7/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

100 Jahre Altefähr—Bergen



mosaik

Zwischen Thälmannplatz und Vinetastraße

Zwei U-Bahn-Strecken werden in Berlin betrieben. Die eine Bahn, von den Fachleuten als Großprofilstrecke bezeichnet, verkehrt zwischen Tierpark und Alexanderplatz. Die andere, als Kleinprofilstrecke gebaute Linie beginnt unterm Thälmannplatz und endet in Pankow. Gerade diese Strecke ist besonders interessant, entstand sie doch teilweise als Hoch- und Untergrundbahn. Obwohl hier heute überwiegend die Neubauwagen aus Hennigsdorf verkehren, ist der Fahrzeugpark auf dieser Linie noch immer recht vielfältig. Mehr erfahren Sie darüber auf den Seiten 3 bis 5 dieser Ausgabe.

1 Seit 1978 baut das KLEW Hennigsdorf neue U-Bahn-Züge vom Typ G I, die für die Kleinprofillinie Pankow—Thälmannplatz konzipiert worden sind. Die Aufnahme entstand Mitte Juni 1980 im U-Bahnhof Thälmannplatz.

2 Die Kleinprofilwagen des Types A II fahren seit 1928 in Berlin. Bei einigen dieser Fahrzeuge wurden nachträglich gesonderte Türen für den Zugbegleiter eingebaut (Mai 1980 Güterbahnhof Berlin-Schöneweide).

3 Auf dem Hochbahnviadukt in der Schönhauser Allee. Ein U-Bahn-Zug vom Typ A IU verläßt den Bahnhof Schönhauser Allee in Richtung Pankow im Mai 1975.

4 Bei dem hier abgebildeten Zug vom Typ A IIU können die Türen fernbedient geschlossen werden. Anläßlich dieser Umbauten sind auch die Stirnwandfenster vergrößert worden (Februar 1983).

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

1



2



3



4



modell eisenbahner **7/83**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Bekanntlich fanden am 8. und 9. Mai 1983 zwei Sonderfahrten des Bezirksvorstandes Berlin statt. Die Sonderzüge fuhren von Oranienburg nach Neuruppin. Neben der Lok 38 1182 erfreuten sich die beiden Einheitsabteilwagen und der Gepäckwagen regen Zuspruchs als Fotoobjekt. Dieses Foto entstand bei der Durchfahrt in Altruppin am 8. Mai 1983.
Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 6. 1983
Geplante Auslieferung: 18. 7. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Gelungen ...
„Die Ausgabe Heft 5 war ja wieder herrlich gelungen, und zwar von der ersten bis zur letzten Seite. Ich möchte doch meinen, daß da jeder für sein spezielles Gebiet etwas gefunden hat. Der absolute „Renner", so denke ich, ist die ausgezeichnete $H0_e$-Anlage. Besser geht's ja bald nicht. Jetzt kenne ich nun endlich den Gleisplan, der im Modelleisenbahn-Kalender von 1982 nicht ersichtlich war."
T. Fiebig, Brandenburg
(Leider ist beim Druck die für den Gleisplan vorgesehene zweite Farbe — verdeckter Teil Bahnhof Thalheim — nicht verwendet worden.)

Dia-Serie ist gefragt
„Schon vor einem Jahr konnte man bei der AG 5/21 eine Dia-Serie über die Rügenschen Kleinbahnen bestellen. Jetzt wurde sie ausgeliefert und ich muß sagen, daß ich aus dem Staunen nicht mehr heraus kam. Die 24 Dias werden in gut aufgemachten Kunstledermappen mit einer sorgfältig erarbeiteten Beschreibung verkauft. Vielleicht können Sie im „me" mal ein ganz großes Lob für die Mitglieder der dortigen AG abdrucken."
R. Dittrich, Teltow
Einige Bestellungen nimmt die AG 5/21 des DMV der DDR in 2345 Göhren (Rügen) noch entgegen.

Ein Lob dem VEB Plasticart!
„Der Betrieb hat das beliebte Modell der BR 106 nunmehr auch mit hellgrauem Fahrwerk — einschließlich Räder — in den Handel gebracht. Damit stehen dem Modelleisenbahner zwei unterschiedliche Ausführungen dieser Lok zur Verfügung. Besonders zu loben ist auch die veränderte Loknummer (jetzt 106 862-6, anfangs 106 256-1)."
L. Nickel, Berlin

Leser schreiben ...

Mügelner Schmalspurbahnnetz
„Bestellungen für diese Broschüre können vom Oschatzer Kulturbund nicht mehr berücksichtigt werden. Der Bedarf übersteigt den Umfang der Nachauflage. Die bereits vorliegenden Bestellungen werden realisiert."
R. Scheffler, Oschatz

Modellbahnwettbewerb
„Das im Heft 2/83 auf Seite 28 im Bild 2 gezeigte Lokmodell M 62.03 wurde von Jewgenij Schkljarenko aus Moskau gebaut."
G. Schilke, Hohenleuben

„Der Erbauer der ČSD-Lok im Bild 11 auf Seite 29 des Heftes 2/83 ist Václav Pollvka aus Beroun."
D. Selecky, Bratislava

Leser antworten ...

Ein genialer Techniker
Unser Beitrag im Heft 5/1983 über Johann Andreas Schubert — das ist sein vollständiger Name — hat einige Leser veranlaßt, zur Feder zu greifen. So wurde aufmerksam gemacht, daß sein Geburtsort Wernesgrün (Vogtl.) ist, er Professor an der „Königlich Technischen Bildungsanstalt zu Dresden" war (im Eisenbahn-Lexikon steht Polytechnikum Dresden) und die erste deutsche brauchbare Dampflokomotive baute. Karl Seidel aus Falkenstein übermittelte die folgende interessante Information:
„Die Bauleitung für die Göltzschtal- und Elstertalbrücke hatte Professor Schubert nicht, sondern die Oberbauleitung wurde dem Oberingenieur der sächsisch-bayrischen Eisenbahn Robert Wilke übertragen. Dieser hatte nach mehrfacher Prüfung des Geländes erkannt, daß die Flußtäler der Göltzsch und der Elster bei Einhaltung der vorgegebenen Neigung (damals 100:1) durch zwei Brücken überquert werden mußten, deren Höhe im bisherigen Eisenbahnbau noch nicht vorkam. Nachdem feststand, daß der Brückenbau unumgänglich war, wurde eine Kommission mit den damaligen besten sächsischen Baufachleuten gebildet. Zum Vorsitzenden wurde Professor Schubert gewählt. Ihr gehörten auch solch berühmte Persönlichkeiten wie Professor Gottfried Semper und der Leipziger Baumeister Albert Geutebrück an.
Für die Lösung des Überbrückungsproblems wurde ein Preisausschreiben in allen deutschen Zeitungen veröffentlicht, woraufhin auch 81 Techniker und Ingenieure ihre Lösungen bei der Baukommission einreichten.
Keiner konnte aber garantieren, daß sein Bauwerk die Belastungen und Stöße eines fahrenden Zuges aushält. Als Mathematikprofessor hatte sich Schubert schon vorher mit baustatischen Problemen beschäftigt. Die Größe der Bauwerke machte es möglich, daß Professor Schubert seine Festigkeitsversuche vornehmen konnte. Er legte auch die Baustoffe für den Brückenbau fest.
Professor Schubert legte der sächsisch-bayrischen Eisenbahn-Compagnie je ein viergeschossiges Bogenbrückenprojekt mit der von ihm ermittelten statischen Berechnung vor. Er hatte damit die Voraussetzungen geschaffen, um die Stärke der Brückenpfeiler und die Weite der Bögen rechnerisch zu ermitteln.
Der Oberbauleiter, Oberingenieur Robert Wilke, fertigte die Detailzeichnungen, den Materialauszug sowie die Baupläne an. Wilke mußte auch Projektänderungen vornehmen:
Als für den Mittelpfeiler der Göltzschtalbrücke im Bett der Göltzsch kein fester Grund gefunden wurde, mußte der Mittelteil der Göltzschtalbrücke mit einem großen Bogen zweigeschossig gebaut werden. Aus ähnlichen Gründen wurde die Elstertalbrücke zweigeschossig mit größeren Bogenweiten ausgeführt, da sich im Baustellenbereich Stollen und Gänge einer Eisenerzgrube befanden. Die Bauleitung der Göltzschtalbrücke hatte Ingenieur Ferdinand Dost. Der Schüler Professor Schuberts, Ing. Karl Hermann Kell, war Bauleiter der Elstertalbrücke. Die Leistungen der drei Ingenieure beim Bau der Brücken wurden bei der Einweihung 1851 entsprechend anerkannt. Professor Schubert wurde nicht erwähnt. „Schuld" daran waren seine fortschrittliche Einstellung und seine Freundschaft mit Gottfried Semper und Richard Wagner, die am Maiaufstand 1849 teilgenommen hatten. Erst durch die Regierung der DDR wurden anläßlich des 150. Geburtstages die Verdienste von Johann Andreas Schubert beim Entstehen der beiden Brücken gewürdigt.
Eine bronzene Gedenktafel an der Göltzschtalbrücke erinnert an diesen genialen Techniker."

Leser fragen ...

Lok 44 156
„Seit einigen Monaten bin ich im Besitz des Dampflokschildes 44 156. Wer kann Angaben zur Geschichte dieser Lok machen oder hat Fotos?"
Hans-Jochen Wuth, 5908 Treffurt, Str. des Friedens 44

Lok 19 017 und 98 7056
Für die Veröffentlichung suchen wir Farbdias von den Dampflokomotiven 19 017 und 98 7056 (Länderbahnlok Sachsen 1431). Einsendungen bitte an den Kollegen Kirsche, Lektorat 12 unseres Verlages
me

Das gab's auch



Eingesandt von Gert Hufe, Niederorschel

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV) und
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter (DMV), Berlin

Die Kleinprofilstrecke Thälmannplatz — Pankow

Das Untergrund-Bahnnetz (U-Bahnnetz) in Berlin besteht aus zwei Strecken mit einer Gesamtlänge von 15,8 km. Jede Strecke wird getrennt für sich betrieben, da die Tunnelprofile unterschiedlich groß bemessen sind. Die sogenannte Großprofilstrecke, für Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m, ist 8,3 km lang. Sie wurde am 21. Dezember 1930 zwischen Alexanderplatz und Friedrichsfelde eröffnet und am 25. Juni 1973 bis zum Bahnhof Tierpark verlängert. Die mit 2,30 m breiten Fahrzeugen betriebene Kleinprofilstrecke ist 7,5 km lang und wurde in vier Etappen eröffnet:
Potsdamer Platz — Spittelmarkt 1. Oktober 1908, Spittelmarkt — Alexanderplatz 1. Juli 1913, Alexanderplatz — Nordring (heute Schönhauser Allee) 27. Juli 1913 und Nordring — Pankow (Vinetastraße) 29. Juni 1930.
Das 70. bzw. 75. Jubiläum zweier Streckenteile ist der Anlaß für diesen Beitrag.
Beide U-Bahnstrecken werden täglich im Durchschnitt von 200 000 Fahrgästen benutzt. Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt 27 km/h. An der Kleinprofilstrecke sind 12 Bahnhöfe vorhanden. Diese Linie wird in 19 Minuten durchfahren. Im Berufsverkehr verkehren die Züge im Abstand von 2 1/2 min. Die geringste Entfernung zwischen den Bahnhöfen beträgt 385 m (Stadtmitte — Hausvogteiplatz) und die längste 1129 m (Schönhauser Allee — Pankow (Vinetastraße). Die 110 m langen Mittelbahnsteige ermöglichen das Abfertigen von Achtwagenzügen.
Das Kleinprofilnetz entstand vor allem durch die Bemühungen des Erfinders und Unternehmers Werner von Siemens, der bereits um 1880Anträge für den Bau von Hoch- und Untergrundbahnen durch die Friedrichstraße und Leipziger Straße an das Berliner Polizeipräsidium und die Stadtverwaltung richtete. Es dauerte aber noch 20 Jahre, bis im Februar 1902 zwischen den Bahnhöfen Stralauer Tor (später von Warschauer Brücke) und der Station Knie der erste fahrplanmäßige Zug der Berliner Hoch- und Untergrundbahn fuhr. Die Strecke war überwiegend als Hochbahn errichtet worden. Vom Bahnhof Gleisdreieck zweigte eine kurze Stichstrecke ab, die in einem Untergrundbahnhof vor dem Potsdamer Fernbahnhof endete. Nach einem Umbau war hier dann der Ausgangspunkt der ersten U-Bahnstrecke, die das Berliner Stadtzentrum zwischen der Leipziger Straße und dem Alexanderplatz noch heute durchquert. Für die Trassenwahl bot sich der Streckenverlauf im Zuge der Leipziger Straße bis zum Spittelmarkt an. Um 1905 war dieser Straßenzug mit Straßenbahnzügen der Großen Berliner Straßenbahn nahezu vollgestopft. In der U-Bahn eine Konkurrenz fürchtend,

Tabelle 1 Fahrzeuge des Kleinprofil

Typ	„Baureihe" Twg.	Bwg.	Wagennummer
A I	125	175	400–457 mit Lücken
A I U	126	176	500–581 mit Lücken
A II	127	177	600–647 mit Lücken
A II U	128	178	700–737 mit Lücken
G I (Muster)	135	135	750–757
G I (Serie)	135	135	758–863

gelang es dieser Aktiengesellschaft, den projektierten geradlinigen Verlauf zu verhindern und der Bahn eine Lage in einer nördlichen Parallelstraße vorzuschreiben. Die Führung wurde durch das Raster des Straßennetzes der Friedrichstadt begünstigt. Erst im Bereich der ehemaligen Festungsbauwerke in der Nähe des Bahnhofs Hausvogteiplatz entstanden größere Schwierigkeiten, die engere Kurvenradien und Hausunterfahrungen erforderten.
Vom Spittelmarkt an verläuft die Bahnstrecke in der Wallstraße, deren Bezeichnung auf die Wälle der ehemaligen Befestigungsanlage hinweist. Besondere Aufwendungen waren für den Bau des Bahnhofs Spittelmarkt direkt neben dem Spreekanal notwendig, wie auch das Bild 1 verdeutlicht.
Zwischen den Bahnhöfen Märkisches Museum und Klosterstraße unterquerte die Bahn die Spree an einer sehr breiten Stelle. Damit die Schiffe die Baustelle immer umfahren konnten, mußte der Tunnel in drei Abschnitten errichtet werden. Der Bahnhof Klosterstraße wurde seinerzeit als Trennungsbahnhof für eine Strecke durch die Frankfurter Alle gebaut. Diese Linie entstand 1930 als Großprofilstrecke. Geblieben ist die ursprüngliche Bahnhofsanlage mit jeweils zwei Zugangstreppen an den Bahnsteigenden (für jeden Bahnsteig zwei) und das Überwerfungsbauwerk hinter dem Bahnhof. Im weiteren Verlauf durchquert die Bahn nochmals die Reste der alten Befestigung und erreicht den Alexanderplatz. Hinter dem Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz steigt die Strecke zur Barnim-Hochfläche. Bis zur Hochbahnstation Dimitroffstraße werden rund 30 m Höhenunterschied überwunden. Die breitere Schönhauser Allee gestattete den Bau einer Hochbahn. Die relativ geringen Kosten dieser Anlage glichen die hohen finanziellen Aufwendungen für die Untergrundbahnstrecke in der Innenstadt aus. Mit dem Bahnhof Nordring erreichte seinerzeit der Schnellbahnbau erstmals einen Bahnhof der Berliner Ringbahn. Hier endete bis 1930 die Strecke mit einer Kehranlage. Der Weiterbau Ende der 30er Jahre wurde vor allem deshalb notwendig, weil die zweigleisige Kehranlage nicht mehr den Betriebsanforderungen gerecht werden konnte. Der neue Bahnhof Pankow (Vinetastraße) liegt in einem Tunnel. Hier ist eine leistungsfähige viergleisige Kehranlage mit einer Aufstellkapazität von 8 Achtwagenzügen vorhanden. Der Bahnhof selbst ist in 1 1/2facher Tiefenlage angelegt worden. Über dem eigentlichen Bahnsteig wurde ein Fußgängergeschoß errichtet, so daß die Fahrgäste die Fahrbahnen nicht mehr überqueren müssen. Demgegenüber liegen die übrigen Bahnhöfe mit ihren Mittelbahnsteigen in einfacher Tiefenlage. Das ist sinngemäß auch für die beiden Hochbahnhöfe zutreffend. Die Eingänge können in der Regel nur nach Überschreiten einer Fahrbahn erreicht werden.

Der Fahrzeugpark
Wer heute mit Zügen der Kleinprofil-Linie fährt, dem wird die breite Typenvielfalt der eingesetzten Wagen auffallen. In der Hauptverkehrszeit sind in beliebiger Folge neue und ältere Züge, die untereinander einige technische Unterschiede aufweisen, anzutreffen. Insgesamt sind sechs verschiedene zwischen 1908 und 1932 gebaute Fahrzeugtypen im Einsatz.

Typ A I
Die zur Eröffnung der U-Bahn im Jahre 1902 beschafften Fahrzeuge waren in den wagenbaulichen Parametern durch die gewählte Spurweite, das Profil und die zu durchfahrenden Gleisradien weitgehend festgelegt. So entstanden rund 13 m lange und 2,3 m breite Wagen mit je zwei zweiachsigen Drehgestellen. Je Wagenseite wurden etwa in Drehgestellmitte zwei einflügelige Schiebetüren vorgesehen, die nur von Hand zu bedienen sind. Um ein Höchstmaß an Sitzplätzen zu erzielen, erhielten die Wagen Sitze in Längsrichtung. Dieses wagenbauliche Konzept war im Grunde genommen Vorbild für alle nachfolgenden Bauarten von U-Bahn-Wagen für das Kleinprofilnetz. In den Jahren bis 1926 wurde dieser Wagentyp A I in mehreren Teillieferungen gebaut, anfangs mit einem hölzernen, ab 1924 mit einem eisernen Wagenkasten. Augenscheinlicher Unterschied

zwischen den einzelnen Lieferungen ist die Anzahl der Seitenfenster zwischen beiden Türen, die zwischen vier und acht Einzelfenster beträgt.

Wesentliche technische Merkmale dieser Fahrzeuge sind:

– Die sogenannte Hochbahnkupplung, die in ähnlicher Form auch noch bei einigen Schmalspurbahnen der DR anzutreffen ist. Sie besteht aus einem in Fahrzeugmitte angeordneten tellerförmigen Puffer, der über Haken und Ösen mit dem der Nachbarkupplung verbunden wird.

– Die Schützensteuerung ermöglicht durch einen Kurbelfahrschalter das Ansteuern mehrerer Schützen, die die Anfahrwiderstände ab- bzw. zuschalten und die Motorgruppierung vornehmen. Der Anfahrvorgang wird vom Fahrer durch das Weiterschalten von Stufe zu Stufe beeinflußt. Von seinem Einfühlungsvermögen hängt es ab, ob die Anfahrt zügig erfolgt. Bei den ersten, im Jahre 1902 in Dienst gestellten Wagen war die Schützensteuerung noch nicht vorhanden. Hier wurden die Fahrmotoren nach der Art der Straßenbahn direkt vom Fahrschalter an Spannung gelegt, der daher auch entsprechend groß ausfiel. In dieser Form wurden Trieb- und Beiwagen gebaut.

Typ AIU

Als im Jahre 1946 für die Großprofillinie Alexanderplatz—Friedrichsfelde (heute bis Tierpark) keine U-Bahn-Wagen mehr zur Verfügung standen, wurden aus dem vorhandenen Wagenpark Kleinprofil-Trieb- und -Beiwagen der Baujahre 1924/26 für den Einsatz auf der Großprofillinie umgerüstet. Dazu wurden u. a. in Fußbodenhöhe Bohlen angebaut, um die Lücke zwischen Zug und Bahnsteig auszugleichen.

Bei diesen U-Bahn-Wagen wurden in späteren Jahren die Luftverdichter aus Platzgründen unter dem Beiwagen angeordnet. Die so umgebauten Wagen erhielten die Typenbezeichnung AIU (mitunter auch als AIK).

Nachdem neue Großprofil-U-Bahn-Wagen gebaut worden waren, konnten die Kleinprofilwagen wieder auf ihrer eigentlichen Strecke eingesetzt werden. Da die Zugeinheit Tw + Bw aber über einen Luftverdichter verfügen muß, war der Tausch einzelner Wagen zwischen den Typen AI und AIU nicht mehr möglich. Zugeinheiten beider Typen lassen sich jedoch beliebig zu Zügen zusammenstellen. Diese Freizügigkeit wirkt sich günstig für das Bilden von Zügen im Betriebsdienst aus.

Typ AII

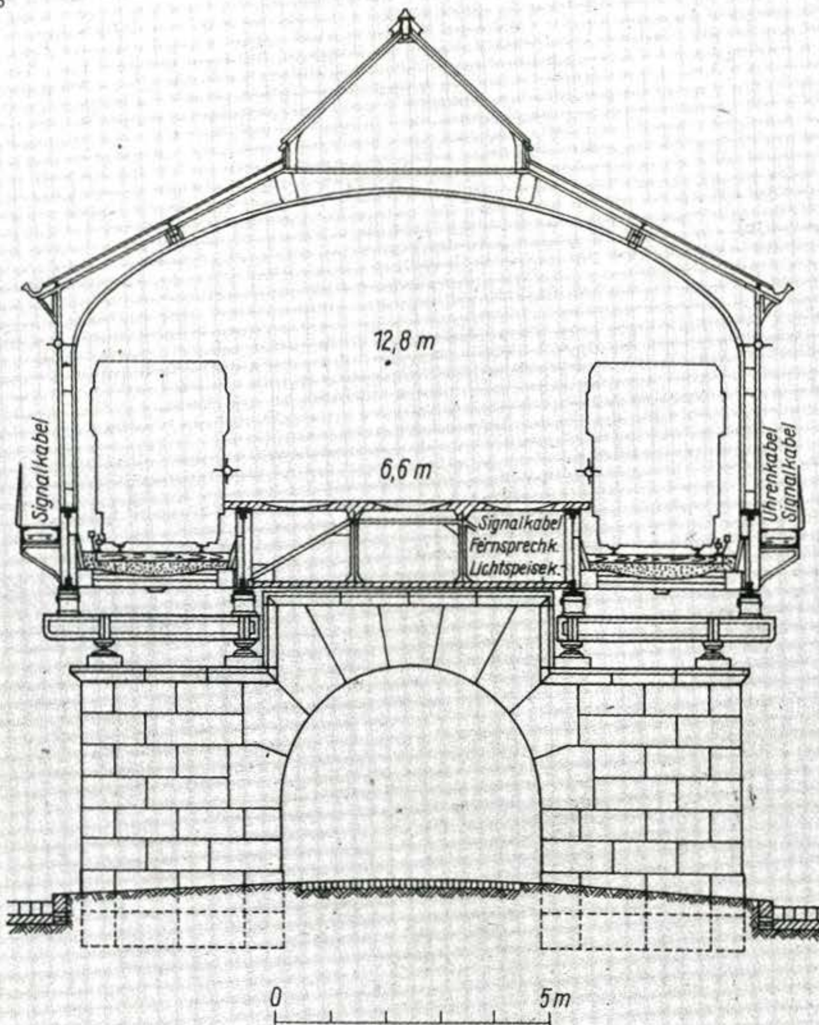
In den 20er Jahren wurden zahlreiche ältere Wagen des Typs AI ausgesondert, so daß weitere neue Fahrzeuge beschafft werden mußten. Zwischenzeitlich wurden aber für die neu entstandenen Großprofilstrecken 18 m lange Wagen entwickelt und erfolgreich erprobt. Nun lag es nahe, eine abgewandelte Version auch für das Kleinprofil mit ca. 13 m Wagenkastenlänge zu bauen. So entstanden in den Jahren 1928/29 Kleinprofil-U-Bahn-Wagen mit der Typenbezeichnung AII. Von den zuvor gelieferten Fahrzeugen unterschieden sich diese darin, daß

– zwei doppelflügelige Schiebetüren je Wagenseite an Stelle der einflügeligen Türen eingebaut wurden,

– einheitlich drei Fenster zwischen den beiden Seitenwandtüren vorhanden sind,

– anstelle der Hochbahnkupplung die Scharfenbergkupplung mit Einrichtungen zum Verbinden der elektrischen und pneumatischen Leitungen verwendet wurden,

– die Schützen über ein Fortschaltrelais angesteuert werden und somit ein gleichmäßiges Anfahren, unabhängig von der Fahrkunst des Fahrers gewährleistet ist.



1 Eine bequeme Zugänglichkeit und die geologischen Verhältnisse Berlins ließen im Untergrundbahnbau nur eine Tunnelflachlage zu. Die offene Tunnelbauweise wurde unter dem Namen Berliner Bauweise bekannt ⟨10⟩.

2 Direkt neben dem Spreebett entstand der U-Bahnhof Spittelmarkt. Besondere Aufwendungen waren für seine Gründung im morastigen Untergrund nötig.
Die Fensteröffnungen zum Spreekanal sind heute verschlossen ⟨10⟩.

3–5 Rampen- und Tunnelquerschnitte der Kleinprofillinie ⟨5⟩.

6 Querschnitt vom heutigen Hochbahnhof Dimitroffstraße ⟨2⟩.

Beschaffung und Sammlung: R. Demps, Berlin

Von diesem Typ wurden wiederum Trieb- und Beiwagen gebaut.

Typ AIIU
Die nach der Sicherung der Staatsgrenze nach Westberlin im Jahre 1961 dort verbliebenen Fahrzeuge des Typs AII wurden in den 60er Jahren in einigen Details verändert. So ersetzte man den Fahrschalter durch ein Steuerschaltwerk, baute den Fahrerstand um und eine Türschließeinrichtung ein. Von diesen Zügen wurden 1972 einige gut erhaltene Wagen den BVB zugeführt. Sie erhielten die Typenbezeichnung AIIU und können mit denen des Typs AII nicht im Verband verkehren.

Typ GI
Zu Beginn der 70er Jahre vereinbarten die BVB und der VEB Kombinat Lokomotiv-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" (KLEW) Hennigsdorf den Bau von neuen Kleinprofil-U-Bahn-Wagen, um die vorhandenen Fahrzeuge nach und nach ablösen zu können. Im Jahre 1975 fertigte das KLEW einen Musterzug aus acht Wagen, der sich in der technischen Konzeption von den älteren Wagen erheblich unterscheidet. Der Wagenkasten wurde vollständig aus Profilen und Blechen einer Aluminiumlegierung gefertigt. Dadurch konnte die Fahrzeugmasse erheblich wesentlich verringert werden. Alle Achsen einer Zugeinheit, bestehend aus je einem Triebwagen mit und ohne Fahrerstand, werden durch einen im Drehgestell längs liegenden Motor angetrieben. Mit der bewährten Schützensteuerung werden die Fahrmotoren an Spannung gelegt. Weitere besondere Merkmale dieses Zuges sind:
– fernbedienbare an- und abklappbare Stromabnehmer, Spurkranzschmierung,
– fernbedienbare Türschließeinrichtung mit otpisch/akustischer Warnanlage,
– modernes Design der Fahrgastraumausstattung,
– moderne Fahrgastraumbeleuchtung und
– Fahrgastinformation über Lautsprecher.
Nach einer intensiven Erprobung des Musterzuges konnten die Ergebnisse ausgewertet und in die technischen Unterlagen beim Hersteller eingearbeitet werden. In einigen Details wurden die Serienfahrzeuge verbessert, die ab 1978 ausgeliefert wurden. Äußerlich erkennbare Unterschiede sind die tiefer herabgezogenen Seitenfenster, neue Signallichtarmaturen und die übersichtlich angeordneten Zielschildkästen. Einige Änderungen in der elektrischen Anlage führten jedoch dazu, daß die Serienfahrzeuge mit denen des Musterzuges nicht im Verband fahren können. Für den betriebstüchtigen Einsatz aller Fahrzeuge sorgen die Mitarbeiter der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde der BVB. Im Abstand von etwa fünf Jahren erfolgt an jedem Wagen im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide eine Hauptuntersuchung.

Fahrzeugnumerierung
Mit Inbetriebnahme der einzelnen Fahrzeuge erhielten die Wagen fortlaufende Nummern, die bei der Zahl 1 begann und bis zum Jahre 1970 im wesentlichen unverändert blieben. Dann wurden bei den U-Bahn-Wagen die EDV-gerechten Fahrzeugnummern eingeführt, die wie bei den DR-Triebfahrzeugen aus einer sechsstelligen Ziffer und einer nachgestellten Kontrollziffer bestehen. Die ersten drei Ziffern entsprechen dabei in ihrer Bedeutung dem DR-Begriff „Baureihe", die folgenden drei Ziffern sind die Wagennummer. Triebwagen erhielten gerade Zahlen, der zugehörige Beiwagen die nachfolgende ungerade Zahl. Eine Übersicht vermittelt Tabelle 1.

Literatur
⟨1⟩ Langbein: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin; Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure (Berlin) Bd. 46 (1902), S. 217–245, 261–272, 302–315
⟨2⟩ Bousset, I.: Die Erweiterungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vom Jahre 1913; Sonderdruck aus der Zeitschrift „Verkehrstechnische Woche" Nr. 32 v. 9. 5. 1914 und Nr. 33 v. 16. 5. 1914
⟨3⟩ Wittig, P.: Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durch bebaute Viertel; Berlin: Der Zirkel, Architektur-Verlag Berlin 1920
⟨4⟩ Reichel, Walter: Elektrische Stadtbahn von der Siemenschen Bahn 1879 bis zur Berliner Stadtbahn; Elektrotechnische Zeitschrift (Berlin) 1930, S. 127–134, 164–169, 244–248, 354–358, 423–427, 461–466.
⟨5⟩ Die Bahnverlängerung von Nordring nach Pankow (Vinetastraße), Berlin 1930
⟨6⟩ Bousset, I.: Die Berliner U-Bahn; Berlin: Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn 1935

Wulf Krentzien (DMV), Saßnitz

100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen

Am 1. Juli 1883 wurde auf der größten Insel des damaligen Deutschen Reiches die erste Eisenbahnstrecke eröffnet. Danach entstanden hier weitere regelspurige Strecken mit einer Länge von insgesamt 78 km. Rund 100 km Kleinbahnen und eine große Anzahl von Feldbahnen ergänzten im Laufe der Jahre das Schienennetz auf Rügen. Der bis 1936 abgewickelte Fährbetrieb Stralsund—Altefähr, der im gleichen Jahr eröffnete Rügendamm sowie der Transit- und Urlauberverkehr haben dazu beigetragen, daß die Geschichte dieser Eisenbahnen besonders interessant geworden ist.

Über den Bahnbau

Erste Vorstellungen über den Bau einer Eisenbahn auf Rügen gehen bis in das Jahr 1868 zurück. Schon damals plante die Direktion der „Berliner Nordbahngesellschaft" eine Strecke Berlin—Neustrelitz—Stralsund—Garz—Arkona. Dem bei Arkona vorgesehenen Hafen war eine Schlüsselposition im Ostseeverkehr zugedacht. Als dieses Projekt aus finanziellen Gründen scheiterte, bemühten sich interessierte Kreise, eine Eisenbahnstrecke auf Rügen zu errichten. Schließlich unterstützte der preußische Staat den Bau einer „Bahn untergeordneter Bedeutung" zwischen Bergen und Stralsund. Da eine Brücke zwischen Festland und Insel nicht finanziert werden konnte, entstanden im Stralsunder Hafen und in Altefähr Trajektanlagen. Von dort aus beförderten Eisenbahnfährschiffe bis 1897 nur Güterwagen und von da ab auch Reisezugwagen über den Strelasund. Der Verkehr auf der neuen Linie überstieg bald die ursprünglichen Erwartungen. Bereits 1886, drei Jahre nach Eröffnung der Strecke Altefähr—Bergen, wurde ernsthaft der weitere Ausbau des Streckennetzes erwogen. Dabei ließ sich der Wunsch, einen Schienenweg von Bergen nach Putbus bzw. Lauterbach zu bauen, schnell in die Tat umsetzen, da Putbus als Fürstensitz besondere Bedeutung zukam. Am 15. August 1889 fuhren die ersten Züge bis Putbus und ab 15. Mai 1890 bis Lauterbach. Schwer fiel die Entscheidung für den Weiterbau der Eisenbahn in Richtung Nordosten. Daß schließlich Crampas/Saßnitz – aus beiden Dörfern entstand 1904 die Gemeinde Saßnitz – und nicht Arkona als nördlicher Endpunkt ausgewählt wurde, hatte vorwiegend finanzielle Gründe. Außerdem stand schon 1884 fest, daß voraussichtlich Crampas/Saßnitz künftig Ausgangspunkt der bisher von Stralsund betriebenen Postdampferlinie nach Schweden sein wird. Am Jasmunder Bodden entlang mußte der Bahnkörper teilweise im Wasser aufgeschüttet werden. In Lietzow war es erforderlich, einen Damm aufzuschütten, um den Inselkern mit der Halbinsel Jasmund zu verbinden. Gleichzeitig entstand eine Drehbrücke, die von 6 Meter breiten Schiffen passiert werden durfte und erst 1936 ausgebaut wurde. Am 1. Juli 1891 traf der erste Zug von Stralsund über Bergen in Crampas/Saßnitz ein.

1892 begann hier der Hafenbau. Zunächst als Schutzhafen vor Sturm gedacht, wurde er ab 29. April 1897 Ausgangspunkt der schon erwähnten Postdampferlinie nach Trelleborg. Um den Übergang von Personen und Gütern vom und zum Schiff zu ermöglichen, mußte der Hafen mit einem Verbindungsgleis angeschlossen werden, auf dem noch pro Tag fünf bis sechs Güterwagen und zwei aus vier Wagen bestehende D-Züge befördert werden sollten. Hierfür schien die Strecke mit einem Gefälle von 1:32 ‰ bei einem Kurvenradius von 220 m ausreichend zu sein. Auf dieser verkehrsungünstigen Anlage werden heute täglich mehr als 1000 Wagen befördert!

Ergänzend zum regelspurigen Strek-

1



2



1 Empfangsgebäude in Saßnitz um 1930. Links vom Güterschuppen befindet sich heute die Leningedenkstätte.
Foto: Sammlung G. Thiel, Saßnitz

2 Eine Lok der früheren preußischen Gattung T 12 bedient im Saßnitzer Hafenbahnhof ein Fährschiff um 1930
Foto: Sammlung Verfasser

3 Das ist die bisher einzig bekannte Aufnahme des Fährschiffes „Stralsund" vom Einsatz zwischen Stralsund und Altefähr. Über dieses Schiff berichteten wir im Heft 5/83 unserer Zeitschrift.
Foto: Sammlung Verfasser

4 Lok 41 075 nimmt im damals noch selbständigen Bw Saßnitz Wasser.
Foto: W. Valtin, Berlin

5 Ein Personenzug aus Richtung Altefähr überquert mit der 38 1586 den Rügendamm im Jahre 1957.
Foto: H. Dreyer, Berlin

kennetz wurden zur Erschließung der landwirtschaftlichen Einzugsgebiete und für den Bäderverkehr ab 1895 auf Rügen die bekannten 750 mm-spurigen Schmalspurbahnen gebaut. Von 1904 bis 1932 gab es vielfältige Bestrebungen, insbesondere die Bäderbahn Putbus—Göhren durch eine leistungsfähigere Regelspurstrecke zu ersetzen. Pläne existierten auch für eine Nebenbahn Rambin—Gingst und Sagard—Lohme—Stubbenkammer.
1904 wurde die Strecke Stralsund—Saßnitz zur Hauptbahn erklärt. Mit Umwandlung der Postdampferlinie Saßnitz—Trelleborg in eine Eisenbahnfährverbindung ab 7. Juli 1907 stieg das Verkehrsaufkommen auf der Stammbahn stark an. Um diesen Aufgaben gerecht zu werden, wurden Streckenbegradigungen vorgenommen, der zweigleisige Ausbau des Abschnitts zwischen Altefähr und Lietzow projektiert und Pläne für eine Rügenbrücke erarbeitet.
Mit Beginn des ersten Weltkrieges mußten sämtliche Pläne ad acta gelegt werden. Ein besonderes Ereignis in dieser Zeit war die Reise Lenins über Stralsund—Saßnitz—Trelleborg nach Rußland. Daran erinnert heute der als Museum aufgestellte Leninwagen in Saßnitz.
Ende der 20er Jahre beschleunigte Dänemark die Verbesserung skandinavischer Verkehrsverbindungen zum Festland. Dadurch war die Konkurrenzfähigkeit der Fährlinie Saßnitz—Trelleborg infrage gestellt. Der Bau einer festen Verbindung zwischen Stralsund und Rügen wurde erforderlich.
Verschiedene Brücken- und Tunnelprojekte wurden diskutiert, bis man sich für eine Kombination von Damm und Blechträgerbrücke mit einer Klappbrücke für den Schiffverkehr entschied. Die Bauarbeiten begannen 1932. Sie mußten aber aufgrund der Weltwirtschaftskrise zeitweise unterbrochen werden. Am 5. Oktober 1936 fuhr die 03 137 den Eröffnungszug über den neuen Verkehrsweg. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Stockholm verkürzte sich um eine Stunde. Durch den teilweisen zweigleisigen Ausbau der Strecke Altefähr—Lietzow konnte die Durchlaßfähigkeit erhöht werden. Um eine günstigere Verbindung zwischen Lietzow und Saßnitz Hafen zu erreichen, begannen Arbeiten an einer direkten Strecke Lietzow—Mukran mit dem Abzweig zum Saßnitzer Hafen. In Mukran sollte eine Verbindung nach Göhren beginnen. Noch vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges war die Strecke bis Binz befahrbar. Dieser Streckenbau setzte den Schlußpunkt unter die Bestrebungen, die Schmalspurbahn Putbus—Göhren umzuspuren. Da die Regelspurstrecke zunächst in Binz endete, bemühte sich der Betriebsführer der Rügenschen Kleinbahn um den Bau einer Anschlußbahn zwischen den heutigen Bahnhöfen Binz Ost und Binz. Der benötigte staatliche Bauzuschuß wurde jedoch nicht gezahlt. Ebenso scheiterte der Streckenbau Mukran—Saßnitz Hafen, weil mit Kriegsausbruch alle Arbeiten eingestellt werden mußten.
Der Bombenangriff auf den Saßnitzer Hafenbahnhof und die Zerstörung des

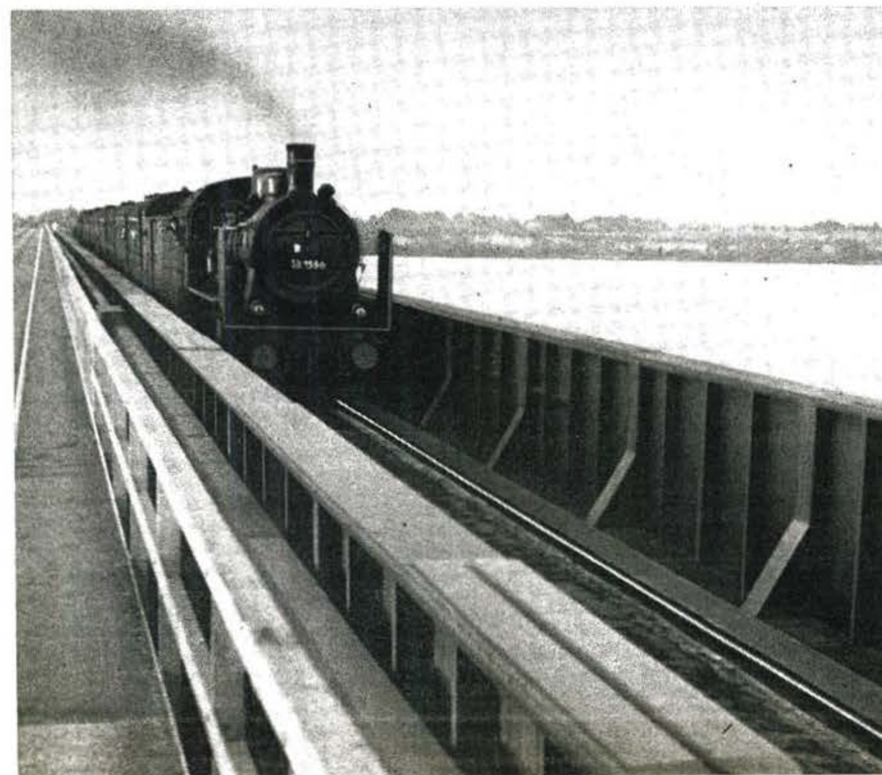
3



4



5



Rügendamms von fliehenden faschistischen Truppen noch kurz vor Kriegsende führten auf Rügen zum Zusammenbruch des Eisenbahnverkehrs.
Im Sommer 1945 wurde der Zugbetrieb – zunächst mit einer Lokomotive – wieder aufgenommen. Wenn Kohle fehlte, ruhte der Verkehr. Zur Erntezeit mußten Zuckerrüben so weit wie möglich auf den Rügendamm gefahren und über eine Rutsche in bereitliegende Kähne geladen werden. Erst als im Oktober 1947 die Rügendammbrücken wieder befahrbar waren, normalisierte sich der Verkehr. Am 10. März 1948 ist auch der Fährverkehr wieder aufgenommen worden. Ein 1957 zwischen der DDR und Schweden geschlossenes Abkommen sah den Einsatz von Großfähren und die Modernisierung der Fähranlagen in Saßnitz und Trelleborg vor. Nachdem diese Vorhaben realisiert waren, erhöhte sich der Transitverkehr so, daß im Jahre 1974 drei Millionen Tonnen Güter befördert wurden. Durch den immer stärker werdenden Urlauberverkehr zu den Bädern der Insel Rügen stieg das Verkehrsaufkommen auf der Schiene weiter an. Die Rekonstruktion der Strecke Stralsund—Saßnitz wurde unumgänglich. Zunächst mußte der Oberbau erneuert werden. Der Einsatz von Dieselloks ermöglichte einen rationelleren Betriebsablauf. In den 70er Jahren wurde das teilweise schon vorhandene und nach 1945 abgebaute zweite Gleis neu verlegt. Inzwischen ist die Strecke Altefähr—Lietzow zweigleisig ausgebaut worden.
Der Bau des Fährhafens Saßnitz/Mukran, als gegenwärtig größtes Integrationsobjekt zwischen der DDR und der UdSSR, eröffnet der Eisenbahn auf Rügen neue Perspektiven.

Die Verkehrsleistungen
Für die Einwohner der Insel Rügen brachte der Eisenbahnverkehr günstige Reisemöglichkeiten zum Festland und höhere Besucherzahlen in den Badeorten. Der Güterverkehr diente von 1883 bis 1897 hauptsächlich der Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte, von Kreide und Holz. Anfänglich verkehrten drei, später vier gemischte Züge zwischen den Endbahnhöfen der Stammstrecke. Auf der abzweigenden Bahn zwischen Bergen und Lauterbach fuhr jeweils ein Zugpaar weniger. Bis zum Jahre 1895 stiegen die Beförderungsleistungen auf das Doppelte der ursprünglichen Schätzungen an. Reisende und Güter mußten nun in getrennten Zügen befördert werden. Mit Inbetriebnahme der Postdampferlinie Saßnitz—Trelleborg wurde das Zugpaar D 13/D 14 Berlin—Saßnitz Hafen und zurück eingeführt. Inzwischen verkehrten täglich 33 Züge auf den Regelspurstrecken der Insel. Jetzt wurden im Sommer auch Schnellzüge nach Putbus bzw. Lauterbach zum Anschluß an die Kleinbahn eingesetzt. Der erste Weltkrieg, die Inflation und Weltwirtschaftskrise im damaligen Deutschland führten zeitweise zu großen Betriebseinschränkungen.
Eine Besonderheit im internationalen Verkehr war von 1921 bis 1927 der „Skandinavien-Schweiz-Express" als L 91/L 92 mit Luxusreisezugwagen.
Drei Jahre nach dem zweiten Weltkrieg fuhren die traditionellen D 13/D 14 wieder bis Saßnitz Hafen. Zwischen 1954 und 1957 bestand eine Schnelltriebwagenverbindung zwischen Saßnitz Hafen und München mit Triebwagen der Bauart Leipzig. Später wurde der „Berlinaren" (Berlin—Malmö) mit SVT der BR 175 gefahren und auch mit der Fähre trajektiert. Viele Jahre gehörte der „Meridian" (Beograd—Malmö), gezogen von Lokomotiven der BR 03^{10}, zum typischen Bild des internationalen Reiseverkehrs auf der Insel Rügen. Im Sommerfahrplan 1982 fuhren auf Rügen täglich 86 Züge im Reiseverkehr. Dazu kamen 33 internationale Güterzüge (TEEM und TDe) und eine Reihe Nahgüterzüge.
Die von Schweden kommenden Transitgüterwagen müssen, z. T. ungeordnet, nach Bergen abgefahren und erst dort zu Zügen in Richtung der Grenzbahnhöfe zusammengestellt werden. Das ist deshalb notwendig, weil z. Z. die Kapazität des Bahnhofes Saßnitz Hafen den Anforderungen nicht gerecht wird.

6



Die Gleisanlagen
Die Gleisanlagen waren ursprünglich den elementarsten Bedürfnissen angepaßt und wurden bei Bedarf erweitert. In den Bahnhöfen Stralsund Hafen und Altefähr dienten zahlreiche Abstellgleise zum Bereitstellen der Wagen für den Trajektverkehr. Mit Eröffnung des Rügendamms wurde auch der nur dem Reiseverkehr dienende Bahnhof Stralsund Rügendamm eingeweiht. Der Bahnhof Samtens verfügt als Entladeknoten über umfangreichere Gleisanlagen. Die Anlagen des Bahnhofes Bergen wurden in den vergangenen Jahren umgestaltet und den Bedürfnissen des durchgehenden zweigleisigen Betriebs angepaßt. Bis 1945 gab es zwischen Bergen und Lietzow den Kreuzungsbahnhof Sabitz. Mit dem Bau der Strecke nach Binz in den Jahren 1937 bis 1939 wurde auch der Bahnhof Lietzow ausgebaut. Zusätzliche Gleise entstanden auf angeschüttetem Boden, der vom Hochufer abgetragen worden ist. Von den Bahnhöfen Sagard und Lancken bestehen Anschlußgleise zum Kreidewerk. Die Bahnhöfe Saßnitz und Saßnitz Hafen konnten aufgrund ihrer beengten Lage kaum erweitert werden. Die Gleisanlagen der übrigen Strecken nach Binz und Putbus sind in der Hauptsache den Bedürfnissen des Urlauberverkehrs angepaßt.

Die Lokomotiven
Über den ursprünglichen Lokeinsatz auf Rügen ist bisher nichts bekannt geworden. Um die Jahrhundertwende wurde der Betrieb von Maschinen der preußischen Gattung T 3 bewältigt, die sogar D-Züge beförderten! Als diese Lokomotiven für den internationalen Verkehr nicht mehr ausreichten, kamen T 12-Lokomotiven nach Rügen. Für 1908 sind die Maschinen STETTIN 7701, 7702, 7703 und 7704 nachweisbar, die nach Gründung der DRG als 74 614, 74 617, 74 618 und 74 619 bezeichnet wurden. Ab 1910 kamen 10 Lokomotiven der pr. Gattung T 18 auf Rügen zum Einsatz. Darunter war auch die STETTIN 8409, die als spätere 78 009 bis 1947 zum Bw Saßnitz gehörte und

zu den historischen Triebfahrzeugen zählt. Ab 1932 waren die 62 006 bis 62 009 im Bestand des Bw Saßnitz. Die BR 74 wanderte nun in untergeordnete Dienste ab. Nach Inbetriebnahme des Rügendamms kamen auch Maschinen von Bahnbetriebswerken des Festlands nach Rügen, z. B. die 57 2098 vom Bw Stralsund. Bei einer Lokzählung am 1. November 1945 wurden im Bw Saßnitz 30 Maschinen erfaßt. Dazu gehörten auch frühere Privatbahnloks, die später den DR-Baureihen 89, 91, 92 und 98 zugeordnet wurden. Durch die Kriegswirren kamen u. a. folgende ausländische Maschinen auf der Insel zum Einsatz:

7



6 Ausfahrt in Lietzow nach Saßnitz im Jahre 1982. Jetzt besitzt dieses Bild schon historischen Wert. Der Hügel, auf dem die Aufnahme entstand, wird z. Z. abgetragen, um Raum für neue Gleisanlagen zu gewinnen.
Foto: Verfasser

7 Eine Lokomotive für die Ungarischen Staatsbahnen wird vom Fährschiff „Saßnitz" gezogen.
Foto: ZBDR

PKP Ty 23-423 als 58 2595, PKP Ty 23-676 als 58 2716, PKP OKL 27-52 als 75 1248, NS 2C-1788 (in Saßnitz verschrottet), NS 2C-3605 und B G 8^1-8479. Alle Maschinen der BR 78 und 62 wurden bereits 1947 von der Insel abgezogen. Zu den verbleibenden 74ern kamen 1948 Maschinen der BR $38^{10\text{-}40}$ nach Saßnitz. Den internationalen Güterverkehr bewältigten die 52er vom Bw Stralsund. In den 50er Jahren verkehrten zwischen Putbus und Bergen Maschinen der BR $56^{2\text{-}8}$ und 93. Mit Fertigstellung der 23-m-Drehscheibe in Saßnitz erhöhte sich die Vielfalt der auf Rügen eingesetzten Baureihen fremder Bahnbetriebswerke. Fortab waren Loks der BR 41, 50, 23, 03^{02} und 03^{10} im Einsatz. In Saßnitz und Saßnitz Hafen rangierten nun Loks der BR $94^{5\text{-}17}$ und bewältigten den Steilrampenverkehr zwischen beiden Bahnhöfen. Inzwischen wurde das Bw Saßnitz Einsatzstelle des Bw Stralsund. Die Leistungen der Dampflokomotiven wurden ab 1968 nach und nach von Maschinen der BR 110, 120 und 132 übernommen. In letzter Zeit sind auch die Loks 142 001 bis 142 006 häufig auf Rügen zu sehen. Der planmäßige Dampflokeinsatz wurde mit dem ersten Fahrplanwechsel 1980 beendet. Die 03 0010 (jetzt 03 1010 Bw Halle P) war bis zum Frühjahr 1981 noch gelegentlich vor Bedarfs-, Nahgüter- und Postzügen zu sehen.

Der Wageneinsatz

Der Wagen auf Rügen wich kaum dem der Staatsbahn auf dem Festland ab. Zur Zeit des Fährverkehrs über den Strelasund waren aus Platzgründen ständig kombinierte Post- und Gepäckwagen im Einsatz. Im internationalen Verkehr liefen um die Jahrhundertwende auch dreiachsige Schnellzugwagen. Ab 1902 fuhren zwischen Berlin und Saßnitz Züge mit elektrischer Zugbeleuchtung. Der Strom wurde von 20-PS Turbinen der Bauart Laval erzeugt, die auf dem Lokkessel zwischen Führerhaus und Dampfdom angebracht waren. Nach 1909 beschafften die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) sämtliche für den Skandinavienverkehr benötigten Schlafwagen. Interessant waren dabei die ABC 4ü-Wagen mit Schlafabteilen 1. und 2. Klasse sowie Sitzabteilen 3. Klasse.

Die Fähranlagen

Die wichtigsten Kettenglieder im Rügenverkehr waren zunächst die Fähranlagen in Stralsund und Altefähr. Die Anlagen an beiden Ufern des Strelasund bestanden aus den Fährbecken mit ihren hölzernen Leitwänden für die sichere Einfahrt der Schiffe und den Fährbrücken, die die Verbindung zwischen Land und Schiff ermöglichten. Diese zunächst nur 25 m langen Brükken lagen auf dem Heck des Schiffes auf und folgten den Bewegungen des Schiffes bei der Ent- und Beladung sowie bei wechselnden Wasserständen, da sie landseitig drehbar gelagert waren.
In Vorbereitung des Postdampfverkehrs nach Schweden wurde ein Umbau erforderlich. Um Wagen jeder Bauart befördern zu können, mußte die maximale Neigung der Brücken bei Hoch- und Niedrigwasser stark vermindert werden. Deshalb wurde hinter das erste Brückenjoch ein zweites eingebaut. Beide Teilbrücken hingen in einem gemeinsamen Portal. Ein Antrieb sorgte dafür, daß die Brückenlage dem Wasserstand angeglichen wurde. Erneut wurden die Anlagen 1928/29 umgebaut. Die Eisenteile der Untergurtbrückenkonstruktion waren stark verrostet, so daß die Betriebssicherheit infrage gestellt war. Die früheren Saßnitzer Anlagen waren ähnlich konstruiert. Allerdings trug die seeseitige Brücke eine symmetrische Doppelweiche und ab 1931 eine Dreiwegeweiche. Die Konstruktionsteile waren aufgrund der stärkeren Belastungen stabiler ausgeführt.
Bei den neuen Fähranlagen ist der Antrieb nicht mehr in Portalen untergebracht, sondern in zwei Paar-Getriebekästen. Fünfwegeweichen gestatten das Bedienen fünfgleisiger Fährschiffe.

Die Strelasundfähren

Für den Fährverkehr über den Strelasund kamen im Zeitraum von 53 Jahren drei Schiffsgenerationen zum Einsatz. Alle Schiffe waren nach ähnlichen Konstruktionsprinzipien mit folgenden Merkmalen gebaut: Pramartiger Schiffskörper, eingleisig, Kommandobrücke in Schiffsmitte auf einem Portal über dem Gleis und Antrieb durch Dampfmaschinen. Die Schiffe „Prinz Heinrich" (Baujahr 1882), „Rügen I" (Baujahr 1883) und „Strelasund" (Baujahr 1890) waren etwa 38 m lang und konnten drei Güterwagen befördern. Sie waren als Heckanleger konstruiert und mußten vor dem Einlaufen in das Fährbecken erst drehen. Mit Rücksicht auf die Eisverhältnisse im Fahrtbereich war der Schiffskörper als Eisbrecher ausgebildet. Der flache Bug ließ sich auf die Eisfläche schieben und zerbrach somit das Eis durch die Eigenmasse des Schiffes. Das 1897 gelieferte Fährschiff „Saßnitz" war 65 m lang und konnte drei Schnellzugwagen transportieren. Dieses und alle folgenden Schiffe konnten mit dem Bug und Heck an die Fährbrücke anlegen, so daß die aufwendigen Wendemanöver in den

Fortsetzung auf Seite 27

Die erste Eisenbahnlinie

Die Linie Liverpool — Manchester war nicht wie in verschiedenen Tageszeitungen angegeben, die erste Eisenbahnstrecke der Welt, sondern bereits fünf Jahre vorher wurde die Stockten & Darlington Railway als erste öffentliche Eisenbahn mit Dampflokbetrieb eröffnet. Für die Einweihung der 40 km langen Strecke Stockten—Darlington am 27. September 1825 bauten George Stephenson (dessen Geburtstag sich im Jahre 1981 zum 200. Male jährte) und sein Sohn Robert die „Locomotion". Sie erreichte mit dem Zug eine Geschwindigkeit von 24 km/h. Danach zogen Pferde die Personenzüge dieser Eisenbahn. Wo die Steigung der Strecke besonders groß war, wurden die Pferde durch eine von einer Dampfmaschine angetriebenen Winde ersetzt. Die „Locomotion" wurde weiterhin für die Beförderung der Kohlenzüge eingesetzt. Heute steht sie als Denkmal vor dem ersten Bahnhofsgebäude der Welt, in Darlington. George Stephenson war nicht nur der Erbauer der Stockton & Darlington Railway, sondern er leitete auch den Bau der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester mit schwierigen Geländeverhältnissen, die einen Tunnel und 63 Brücken erforderten. Am 6. Oktober 1829 fand dann das berühmte Rennen von Rainhill statt, für dessen Gewinner die Direktion der noch im Bau befindlichen Liverpool & Manchester Railway einen beachtlichen Preis ausgesetzt hatte. Die „Rocket", von den Stephensons und Henry Booth gebaut, bestand alle Tests und gewann gegen vier Rivalen. Sie erreichte mit einem besetzten Zug eine Geschwindigkeit von etwa 40 km/h. Am 15. September 1830 wurde die Liverpool & Manchester Railway eröffnet — die erste öffentliche Eisenbahn der Welt, die nur mit Dampflokomotiven betrieben wurde.
Weu.

Eine neue Generation von Dampflokomotiven

In den USA wurde der Prototyp einer neuen Dampflok gebaut, um im Versuchsbetrieb Erfahrungen mit dieser wiederentdeckten Traktion sammeln zu können. Maschine und Tender mit der Bezeichnung ACE 3000 ähneln einer Rücken an Rücken zusammengekuppelten Zweisektions-Diesellokomotive. Das Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit der Achsfolge 2'B+B 1' entwickelt eine Leistung von 2200 kW. Die Lokomotive besitzt ein neuartiges zweistufiges Verbrennungsverfahren mit einer mikroprozessorüberwachten Feuerung und ist für Einmannbedienung vorgesehen. Die Höchgeschwindigkeit beträgt 130 km/h bei einer Reichweite von 800 km. Kohle- und Wasservorräte werden durch Auswechseln einheitlicher Container ergänzt. Durch optimale Reduzierung der Dampf- und Wärmeverluste wird ein thermischer Wirkungsgrad von 18 % gegenüber 6—7 % bei herkömmlichen Dampflokomotiven erreicht. Diese Alternativlösung zur Dieseltraktion ist wirtschaftlicher als eine Elektrifizierung und könnte im Falle einer Bewährung auf rund 40 000 km Streckennetz der USA zum Einsatz kommen.
In Großbritannien dagegen beschreiten die Eisenbahningenieure neue Wege mit der Entwicklung von 2 Prototypen „fahrender Wärmekraftwerke". Es handelt sich dabei um Dampf-Elektro-Lokomotiven. Auf einem Sandbett in speziellen Feuerbüchsen wird unvorbereitete Kohle mit Hilfe eingeblasener Luft verbrannt. Die Dampfturbine mit Generator liefert Strom für die Elektromotoren. Der Betrieb verläuft rauchlos; der kondensierte Dampf wird wieder in den Kessel eingespeist.
Es wird eingeschätzt, daß die Herstellungskosten derartiger Triebfahrzeuge nur etwa die Hälfte als für nachentwickelte Diesellokomotiven betragen.
Re.

Glauchau — Gößnitz auch bald elektrisch

Das Elektrifizierungsprogramm der DR umfaßt nicht nur die bekannten Hauptmagistralen. Auch innerhalb des sächsischen Dreiecks wird die wichtige Verbindungsstrecke Glauchau—Meerane—Gößnitz elektrifiziert. So wurden Anfang April 1983 die ersten Betonfahrleitungsmasten aufgestellt. Ist die 12,4 km lange Strecke auf elektrischen Betrieb umgestellt, werden sich die Fahrzeiten einiger Güterzüge wesentlich verkürzen.
Ml.

Lokeinsätze

Lok 44 1278 auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut
Am 25. Mai erhielt der VEB Braunkohlenwerk „Geiseltal" Großkayna seine erste auf Kohlenstaubfeuerung umgebaute Lok, die ehemalige 44 1278, jetzt Werklok 6. Der Tenderumbau wurde nach Zeichnungen des Raw im VEB BKW selbst vorgenommen. Danach wurde der Tender in das Raw Meiningen überführt, wo der Zusammenbau und die Abnahme erfolgten. Der Kohlenstaub kommt aus dem BKW Deuben, da die Kohle aus dem Merseburger Raum stark salzhaltig ist.
Die Lok fährt mehrmals täglich vom Werkbahnhof nahe der Ortschaft Lössen über die Reichsbahnstrecke Leuna—Beuna—Frankleben nach Braunsbedra mit beladenen Fal-Wagen und mit Leerwagen wieder zurück.
Die Werklok 5 (ehem. 44 2851) steht zur Zeit abgestellt in Großkayna. Sie soll auch auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut werden.
Mei. (Anfang Juni 1983)

Bw Saalfeld
Folgende Dampflokomotiven gehören noch zum Bestand: 44 0104 a, 44 1378 Hzl, 44 1389 R Hzl, 44 2196 R Hzl, 44 2324 R Hzl, 01 1514 R Hzl, 01 0521 a, 01 0522 a, 01 0531 a, 01 0524 a, 41 1125, 41 1130, 41 1150, 41 1180, 41 1182, 41 1225, 41 1273.
Die Loks der BR 41 werden von der Est Göschwitz eingesetzt.
Vor folgenden P-Zügen sind sie zu sehen:
Strecke 560: 5003, 5005, 5014 (nur Mo—Fr) 5047, 5034
Strecke 550: 6017, 6018
Güterzüge verkehren wie folgt:

Rsw 7.33 ab G				
G	9.43	Cb	11.35	N
Cb	13.02	Sa	14.41	
Sa	17.05	G	19.48	N
G	21.13	Sa	22.53	N
Sa	11.00	Js	12.28	
Cb	15.57	Sa	17.51	
Rsw	19.50	Cb	22.17 (Mo—Fr)	
Sa	19.33	Cb	22.29 (Sa/So)	
Js	5.32	Sa	8.15	N
Sa	10.34	G	12.45	N
G	13.49	Sa	16.30	N

Rsw — Rudolstadt-Schwarza, G — Göschwitz, Cb — Camburg, Sa — Saalfeld, Js — Jena-Saalbahnhof
N — Nahgüterzüge mit Bedarfshalten in Js, Kahla, Rsw.
Desweiteren verkehrt zwischen Göschwitz ab/an 16.15/17.52 und Stadtroda an/ab 16.50/17.52 ein Nahgüterzugpaar.
Dr. (Anfang Juni 1983)

Raw Meiningen
Zur Zeit befindet sich die 64 007 im Raw. Die zunächst für Mai vorgesehene betriebsfähige Aufarbeitung wurde auf den Monat Juni verlegt, weil größere Kesselschäden festgestellt wurden.
Bereits seit April des Jahres sind die 03-2058 und 50 4088 im Raw. Während die 03 zu einem Dampfspender umgebaut werden soll, ist für die 50 4088 die Verschrottung vorgesehen.
Die schon längere Zeit im Raw stehende 86 1737 wurde am 3. Mai nach Wasungen geschleppt. Dort steht sie mit der 01 0520. Dafür kamen die in Wernshausen abgestellten 44 0570 und 44 0698 ins Raw, um auf Rostfeuerung rückgebaut zu werden.
Die 50 4072 kam als Dampfspender umgebaut am 4. Mai nach Heiligendamm.
Sch. (Mitte Mai 1983)

Jochen Kretschmann, Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Baureihe 78 die „Insellokomotive"

Wer heute, von Stralsund kommend, mit dem Zug den Rügendamm überquert, bemerkt links vom Bahnhof Altefähr die Überreste einer Kaianlage und dahinter einen roten Ziegelbau. Bis zum Jahre 1934 befand sich dort ein Bahnhof, legte hier das Fährschiff an, das von der heutigen Hafenbahn aus die Kurswagen nach Schweden mitbrachte.
Machen wir in Gedanken einen Sprung in diese Zeit. Wir schreiben das Jahr 1912...
Abfahrbereit steht der D 13 nach Saßnitz am Bahnsteig. Acht Wagen hat der Zug, fünf „Preußen" in ihrem typischen Dunkelgrün, davon zwei Sechsachser mit über fünfzig Tonnen Gewicht, und drei „Schweden" im üblichen Rostbraun. An der Zugspitze eine T 12, den Schornstein in Richtung Stralsund.
„Herr Lokomotivführer, unser Zug hat acht Wagen mit 36 Achsen und 385 Tonnen, 124 Bremsprozente...", meldet der Zugführer und übergibt den Bremszettel. „385 Tonnen", Lokomotivführer Kaueruf runzelt die Stirn „das wird ein schwieriges Stück Arbeit! Volle Steuerung und vollen Schieberkastendruck, und in Lanken haben wir dann doch nicht mehr als 20 bis 25 Stundenkilometer drauf". Der Heizer wird alle Hände voll zu tun haben.
Abfahren! Die T 12 scheint sich um einige Zentimeter zu strecken. Scharf schnaubend stößt sie die Rauchwolken in den Himmel, setzt den Zug in Bewegung. 50 Prozent Füllung und voller Schieberkastendruck. Die Last am Zughaken läßt die kleine Maschine erbeben. In der Feuerbuchse ist ein wahres Höllenfeuer. Die Strahlpumpe gurgelt. Der Heizer: „Rambin Durchfahrt!" „Durchfahrt frei", – quittiert der Lokführer. Die Maschine hämmert über die Weichen, keucht und stampft mit ihrem typischen Schlingern bei Rückwärtsfahrt weiter nach Norden. „Samtens Durchfahrt!" „Durchfahrt frei!" Die Sicherheitsventile zischeln. Ein Blick zur Uhr, ein zweiter zum Fahrplan. „Na, wie liegen wir?"
Der Lokomotivführer Kauerauf winkt ab. „Sechs Minuten..." Hilflos zuckt der Heizer die Achseln. Heftig schingernd nimmt die T 12 die scharfe Linkskurve der Ausfahrt, quält sich erneut die Steigung empor und versucht bei der Durchfahrt Teschenhagen Schwung zu holen. Eine kurze Steigung, dann in die Rechtskurve. „Einfahrt Bergen frei – Ausfahrt halt!" Scheinbar abgehetzt kommt die T 12 am Wasserkran zum Stehen. Als der Heizer den Ausleger des Wasserkrans herumschwenkt, bemerkt er einen Reisenden in Lodenmantel und Jägerhut, der auf die Maschine zukommt. „Herr Kauerauf – der ‚Hutmacher' kommt!" – Hutmacher, das war der Spitzname für die Maschinenkontrolleure in ihrer „Berufskleidung."
„Na, Herr Kauerauf," meint der Kontrolleur nach der Begrüßung, „ein saueres Brot, der D 13... oder?" „Herr Oberbaurat haben völlig Recht, das ist für die Maschine und für den Heizer eine Quälerei, die Maschine ist eben zu klein für solche Lasten..." „Das ist mir bekannt. Lokführer Kauerauf – sie brauchen darum wegen der Verspätung auch nicht zu Protokoll...!"
Es geht weiter! – Gleich hinter der Ausfahrt beginnt die steile Linkskurve. Die T 12 muß alles hergeben, was in ihr steckt. Fast körperlich ist zu spüren, wie die Lok in den Stangen würgt. „Tut ihnen das nicht auch weh, Herr Oberbaurat?" fragt Lokführer Kauerauf. „Gewiß – aber ein halbes Jahr müssen wir noch durchhalten – dann haben wir unsere ‚Insellokomotive', die T 18... Sie sieht aus wie eine P 8 als Tenderlok, mit etwas niedrigeren Beinen, damit sie besser klettern kann. – Trotzdem bringt sie ihre 100 Sachen. Das ist die Lokomotive, die wir hier brauchen..."
So ungefähr, lieber Leser, könnte es sich damals zugetragen haben. Wer auf dieser Schiene gedient hat, ob auf der linken oder rechten Seite, kann ermessen, was von Mensch und Maschine verlangt wurde. Das waren Leistungen, vor denen man heute noch den Hut ziehen sollte.
Es war aber nicht die pure Menschenfreundlichkeit der Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung, die bei „Vulcan" in Stettin die T 18 auf die Räder stellen ließ. Die T 12, damals noch fast neu, zeigte unter diesen extremen Belastungen bereits die ersten Zerfallserscheinungen; Feuerbüchsschäden, Triebwerkschäden. Der stark anwachsende Skandinavienverkehr forderte buchstäblich die T 18. Vom „Angesicht" her war sie eine typische preußische Lokomotive. Ihr Fahrwerk jedoch war ein Stilbruch. Während sonst mit jeder Laufachse gegeizt wurde, hatte die T 18 vorne und hinten je ein Drehgestell...
Die ersten Begegnungen mit der T 18 hatte ich in Pasewalk. In den Sommermonaten fuhren wir den E 331/332 von Obstbahnhof bis Pasewalk. Dort übernahm ihn eine Tenderlok, brachte ihn über Züssow nach Wolgast-Hafen und wieder zurück. Beim ersten Mal glaubten wir, die Pasewalker würden restlos am Boden liegen, wenn sie schon einen Eilzug mit einer 93er befördern. Unter Garantie käme der Gegenzug eine Stunde später – doch er kam auf die Minute planmäßig. Dabei stellten wir auch fest, daß der angebliche „Bulle" eine T 18 war.
„Was läuft denn die ‚Katze'", wollten wir wissen. „100- und noch ein bißchen. Wenn Du erst mal auf ihr gefahren bist, willst Du von einer P 8 nichts mehr wissen..." Das war uns nun doch zuviel. Bestimmt hatten unsere Kollegen keine Stelle auf einer P 8 bekommen, darum reden sie so, dachten wir. Als wir jedoch den Buchfahrplan verglichen, stellten wir fest, daß die Pasewalker mit ihrer „Katze" die gleichen Fahrzeiten hatten wie wir... Dabei hatten die Räder einen um 10 cm kleineren Durchmesser als unsere...
Zur T 18 kam ich eher als ichs mir vorgestellt hatte. Die schlagartige Zunahme des Personenschnellverkehrs auf dem Berliner Außenring forderte mehr schnellfahrende Tenderlokomotiven. Unsere 62 015 stand zur „Wäsche". Dafür erhielten wir die 78 401. Der Vorgänger kommt auf dem Ostbahnhof an. „Ihr müßt runterfahren, Kohle laden", verkündet er. Also runter ins Bw, Kohle, Wasser – und wieder zurück zum Zug, der aus 6 E-30 Wagen besteht. Mit 25 Minuten Verspätung fahren wir ab. Sofort, als ich den Regler aufschiebe, merke ich das Temperament der T 18. Teufel noch mal, geht die Karre los... Als die „401" die Nase aus der Tunnelausfahrt am Bahnhof Warschauer Straße herausstreckt, haben wir bereits 60 km/h, und das bei 30 % Füllung. In „VNK" – Verbindung nach Kietz – muß ich bereits kneifen. Die Weiche nehme ich mit 70 – 10 zuviel. Die T 18 liegt wie ein Brett. Auf dem Außenring gebe ich ihr dann die Zügel frei. Mit zehn atü Schieberkastendruck und kurzer Füllung geht die T 18 los und scheint keine Bande zu finden. Mein Linksaußen sieht mich zweifelnd an.

„Ich glaube, die kocht sogar noch mit ‚Dunkelfeinden'", erklärt er und stößt die Feuertür wieder zu. Die Tachometernadel klettert. 95..., 100..., 105..., 110...! Klapp – klapp macht das Drehgestell unter mir. Und immer noch liegt die 78er wie ein Brett. Bis Schönfließ haben wir 10 Minuten gutgemacht. Beim Anfahren macht sich auch der kleinere Raddurchmesser gegenüber der P8 bemerkbar. Die T18 tritt sofort an. Natürlich wirkt sich das auf die Fahrzeit aus. Unser Rückstand wird immer kleiner. Wenn es gelingt, in Nauen planmäßig anzukommen – bezahlt die 25 Minuten auf dem Ostbahnhof – der Friseur! Erst jetzt kann ich mich mit dem Führerstand richtig vertraut machen. Eine typische preußische Maschine, sehr geräumig, mit den unvermeidlichen Werkzeugkästen an den Seitenwänden – aber sonst gefällt sie mir. Falkenhagen! Durch die Kurve in Brieselang noch einmal kräftig angetreten – und wir sind in Nauen. Ankunftszeit: Planmäßig! Anschließend Kohle laden, ausschlacken, Wasser nehmen. Danach sieht mein Mitarbeiter nach den Achsen.

In der Zwischenzeit sehe ich das Werkzeug durch, mache einen Teil meiner „Schularbeiten." Mann, denke ich auf einmal, wo bleibt denn dein Kumpel? Für die sieben Achsen kann er doch nicht solange brauchen. Runter und rein in den Kanal. Der arme Teufel hängt halb zwischen dem Bremsgestänge des vorderen Laufwagens und flucht wie ein Räuber. ...wie man so etwas nur bauen kann... Recht hat er, denn das Abölen der Achsen einer T18 gelang tatsächlich nur Schlangenmenschen. Wenn der Rahmen mit als Wasserkasten ausgebildet ist, gibt es natürlich anderweitig Probleme. Natürlich haben wir es geschafft. Getreu nach der Devise: Zwei Tüchtige verläßt das Glück nie, gelang es auch uns, die T18 unten abzuölen.

Doch dann hatten wir mit unserer 401 Leistungen zu fahren, an die die Konstrukteure bei „Vulcan" wohl nicht im Traum gedacht hätten. Dreimal DB13 (drei vierteilige Doppelstockeinheiten als einen Zug). Beim Anfahren hätte man gerne auch noch den Druck des Hauptluftbehälters verwendet. Wenn sich die 401 erst bewegte, war alles gut, dann kam sie auch wieder in Tritt, aber bis dahin... Schließlich darf man nicht vergessen, daß die Maschine zum damaligen Zeitpunkt bereits 40 bis 50 Dienstjahre auf dem Buckel hatte, und trotzdem ließ sie uns nicht im Stich. Einmal jedoch brachte mich die „401" ernsthaft in Verlegenheit. Dienstbeginn nachts ein Uhr. Wir empfingen die Schlüssel, gingen zum Schuppen. Unsere „401" pustete aus den Ramsbottom-Röhren, was das Zeug hielt. Aber die Lichtmaschine ging. Ein Blick zum Wasserstand. „Voll bis in die Pfeife", brummte mein Mitarbeiter böse, und auch mir war nicht ganz wohl, denn ich mußte mit diesem Wasserstand ja erst einmal über die Schiebebühne kommen. Es gelang. Zwar spie die 401 Wasser wie ein Seehund – doch der befürchtete Satz blieb aus. Lz nach Seddin. Dort einen Leerzug übernehmen, und dann weiter auf dem Südring, lautete unser Auftrag. Wir fuhren los. Mit offenen „Hähnen" ging es fast bis Ostkreuz – der Wasserstand nahm nicht ab. Einmal durchgeschlagen – Nichts! Noch ein weiterer Versuch. Das gleiche Ergebnis. Wir rollen durch die Kurve zum Eichgestell. Erneut prüft der „Linksaußen" den Wasserstand...

„Mensch, Jochen", schreit er, „sieh mal!" Ich fahre herum. Ein Blick auf die Glasröhre... Leer! Leer – und daran gab es nichts zu deuteln, so sieht nur ein leerer Wasserstand aus. Es sind Sekunden, die zu Jahren werden können. Bei einem Kesselzerknall werden Millionen Pferdestärken frei. Das überstehen wir beide nicht. Seither weiß ich, was es heißt, daß sich einem vor Angst die Haare im Genick sträuben und der Angstschweiß aus allen Poren rinnt. Wir verstanden uns ohne Worte. Die Kipprostkurbel flog förmlich auf den Zapfen. Wie ein Besessener wühlte mein Mitarbeiter in der Glut, dazwischen einen verzweifelten Blick auf den Kesseldruckmanometer werfend, dessen Zeiger noch an der Grenzmarke stand. Ich nahm ihm das Schürgerät aus der Hand. „Abschlammer und Heizung auf, der Druck muß runter..." befahl ich. Es klappte sofort. Langsam wanderte der Zeiger auf dem Kesseldruckmesser nach links. Ich atmete auf. Himmelfahrt schien nicht stattzufinden.

Als der Kesseldruck auf sechs atü abgesunken war, schlossen wir Abschlammer und Heizung, sagten dem Fahrdienstleiter, daß wir Kesselschaden hätten und eine Ersatzlok gestellt werden muß. Da saßen wir nun beide auf den Schemeln und sahen uns an. „Mistkarre", meinte mein Linksaußen und spie in die Kohle. „Irgendetwas muß da gewesen sein," brummte ich und kratzte mir den Kopf. Die andere Hand, die die Zigarette hielt, schien sich noch nicht dem Herzschlagrhythmus angepaßt zu haben.

Einer plötzlichen Eingebung folgend, ging mein Mitarbeiter zum Wasserstand, öffnete nochmals den Durchschlaghahn, legte beide Durchgangshähne in die Absperrstellung, blies erst Wasser, dann Dampf durch, schloß den Durchgangshahn, ging mit beiden Durchgangshähnen nach oben... und wir hatten wieder normalen Wasserstand, halb voll der Kessel. Das gibt es doch nicht, dachte ich. Die Hähne nach unten – der Wasserstand war der gleiche, pendelte, als sei nichts gewesen. Unglaublich, voller Zweifel sahen wir uns an. Erneut probierten wir. Ein zweites Mal, ein drittes, ein viertes Mal, der Wasserstand stimmte. „Na ja," knurrte mein Mitarbieter – und ich sagte auch nicht mehr. Die noch glühende Schlacke wurde von den Schwellen hochgeholt, sorgfältig verteilt, vorsichtig Kohle darüber gestreut – und es fing wieder zu brennen an.

Nach zwanzig Minuten meldeten wir uns per Fernsprecher beim Fahrdienstleiter: „Wir können weiterfahren..." Der noch sehr junge Kollege ging „hoch". Er habe eine Ersatzlok bestellt, weil wir ihm mitgeteilt hätten, wir hätten Kesselschaden und jetzt kämen wir und sagten, wir könnten weiterfahren. Das würde er natürlich weitermelden und wir würden schon sehen...

Ich sagte nichts. „He," brüllte der junge Mann durch die Muschel, „...ich denke, euer Kessel ist euch um die Ohren geflogen..." Von Hause aus bin ich ein friedliebender Mensch – aber das war nun doch zu viel. „Paß mal auf, junger Freund," bemerkte ich noch ruhig, „wenn uns der Kessel um die Ohren geflogen wäre, würden wir kein Wort miteinander wechseln können. Was ich ihm dann noch sagte, gehört nicht hierher, es war nicht sehr freundlich, das weiß ich genau.

Die 78er, habe ich aber doch in guter Erinnerung, trotz dieses Streiches, den sie uns spielte.

Vorschau

Im Heft 8/1983 bringen wir u. a. interessanten Beiträgen und Informationen

– 100 Jahre besteht die beliebte Schmalspurstrecke Hainsberg—Kipsdorf; Kleinlokomotiven, Entwicklung der Lokbremsen in Sachsen, Ergebnisse des Fotowettbewerbs.

– Automatische Schaltung für eine Modelldrehscheibe; Die Gemeinschaftsanlage Mohorn; Anregung vom Vorbild: Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf; Verschönerungskur für den VB 140 vom VEB PIKO.

Längst Geschichte ...

... sind die Zeiten, als noch Lokomotiven der Baureihen 78 und 03^{10} im Bereich der Rbd Greifswald dampften. Viele Jahre prägten u. a. sie das Bild auf der Strecke Altefähr—Saßnitz.
Die 78er wurden bereits 1947 von der Insel Rügen abgezogen. Das Bw Stralsund erhielt die Loks der BR 03^{10}. Sie waren auch vor vielen Schnellzügen von und nach Saßnitz zu sehen.

1 Die zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen gehörende Lok 03 1010 ist vor einiger Zeit wieder dem Bw Halle P zugeordnet worden. Nachdem diese Maschine in den 60er Jahren auf Ölhauptfeuerung umgebaut und ab 1974 dem Bw Stralsund zugeordnet wurde, steht sie jetzt wieder als Rostlok für Sonderfahrten zur Verfügung.
Am 31. Mai 1980 beförderte die Lok letztmalig den D 914 als Stralsunder Planleistung.
Das Foto zeigt die wieder umgebaute Maschine in Halle (Saale).

Foto: M. Weisbrod, Leipzig

2 Zum Bestand des Bw Pasewalk gehörten noch in den 60er Jahren Lokomotiven der BR 78, die von hieraus Personenzüge nach Ueckermünde beförderten.
U. B. z. die 78 240 vor einem abfahrbereiten Personenzug im Jahre 1968 in Pasewalk.

Foto: D. Wünschmann, Leipzig

1



2



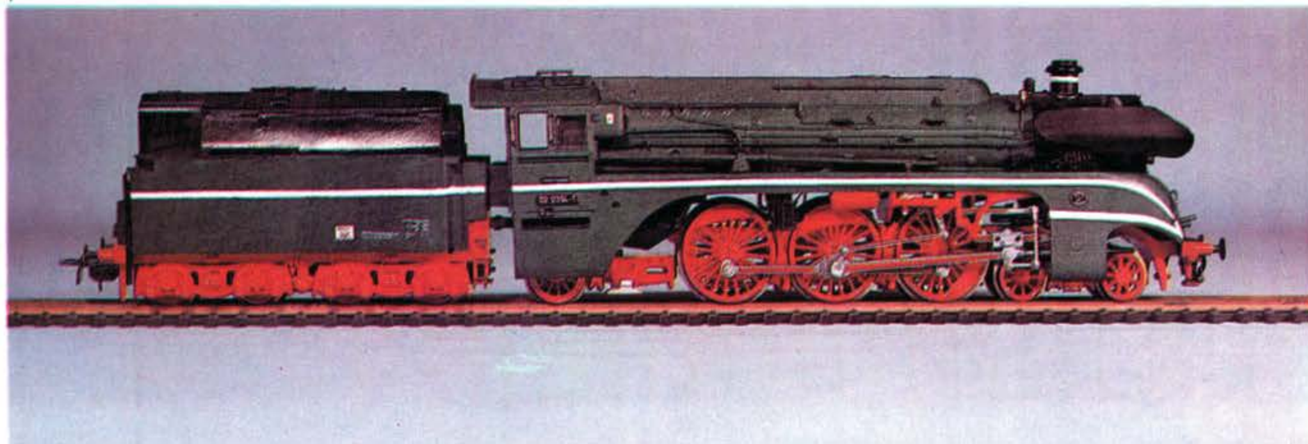
modell eisenbahner poster

78 009
Meiningen 1982
Foto: G. Schütze

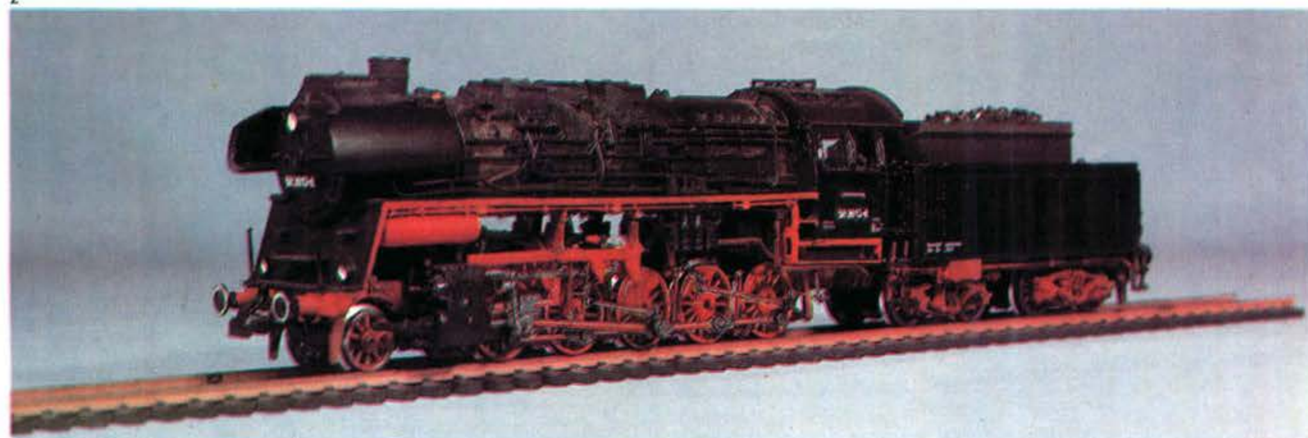



78 009

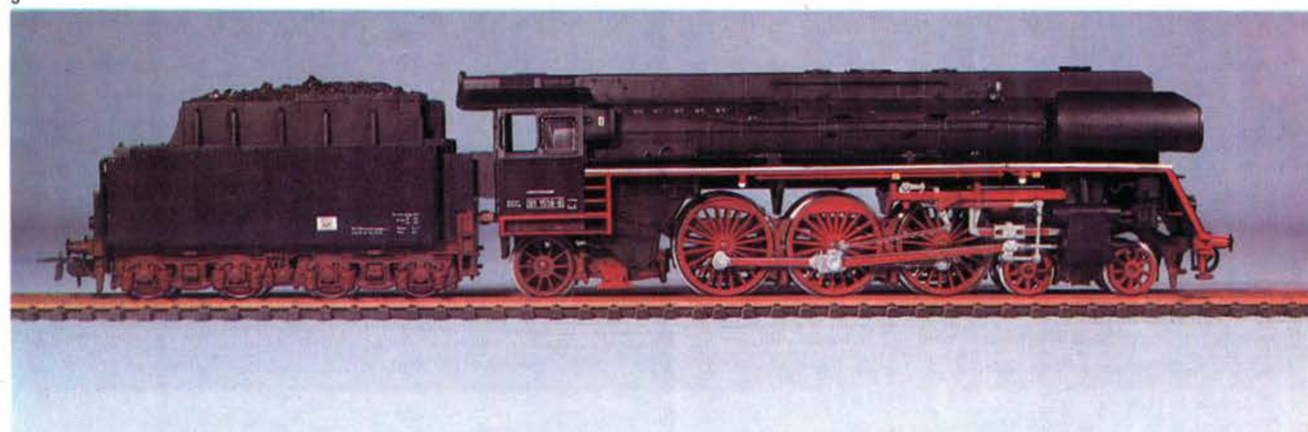
1



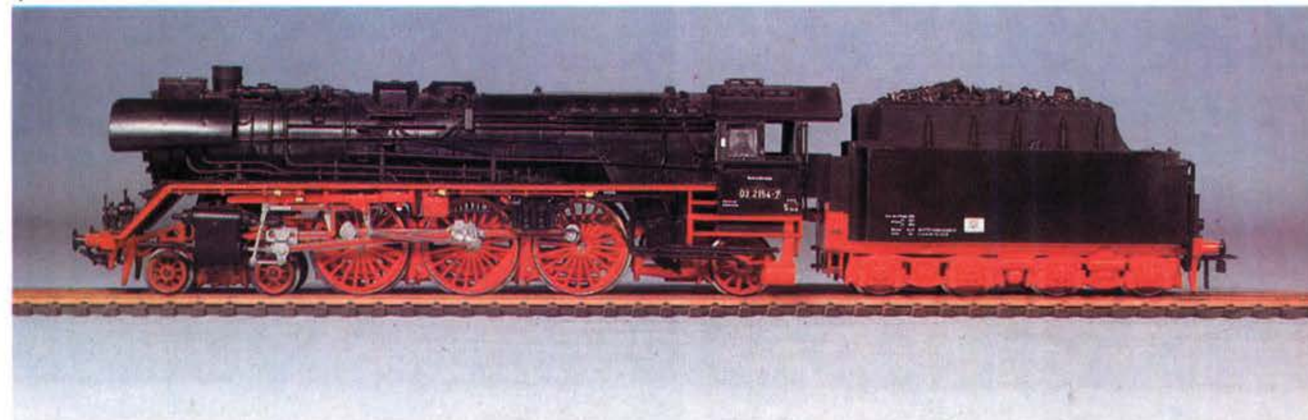
2



3



4



Interessante Frisuren

Über die hervorragenden Aktivitäten der AG 3/4 Meißen des DMV der DDR berichteten wir in der Juni-Ausgabe. Neben dem weiteren Ausbau der weithin bekannten Gemeinschaftsanlage beschäftigen sich u. a. einige Mitglieder mit dem Frisieren von Fahrzeugen. Eine kleine Auswahl davon stellen wir auf Seite 16 vor.

1 Unter Verwendung von Teilen der PIKO-01[5] baute Ralf Stark (AG 3/4) die 02 0314. Das Modell erhielt beim Internationalen Modellbahnwettbewerb einen zweiten Preis.

2 Mehrfach geschnitten, passend zusammengeklebt und mit „geschweißten" Sandkästen ausgerüstet, hat Ralf Stark den 41er Reko-Kessel, um daraus den Kessel der BR 58.30 zu bauen. Mit beweglicher Steuerung, auch für den Innenzylinder, Ölpressenantrieb und vielen anderen Details rüstete Olaf Herfen das Fahrgestell aus.
Die am Tender mit Scharnieren befestigten Türen ragen ins Führerhaus. Da Lokführer und Heizer an der Vorderkante der Türen angeklebt sind, bewegen sie sich während der Fahrt.

3 Ausgefräster Barrenrahmen, verkleinerte Gegengewichte in den Radsätzen, hinterdrehte Speichen, auf einen Millimeter abgedrehte Spurkränze, freigesägte Pumpen, flache Einheits- und Rauchkammertür, seitliche Aschekästen, Tenderaufsatzbretter, echte Steinkohle, Türen zwischen Lok und Tender, gealterte Fahrgestellteile sowie Zierstreifen waren erforderlich, um die 01 1518 vorbildgerecht nachzugestalten. Es handelt sich um eine Gemeinschaftsarbeit von Olaf Herfen und Jürgen Mattern.

4 Vorbild für die PIKO-03 war die 03 2154 von Olaf Herfen, die auf einem ausgefrästen 01 Rahmen mit Gehäuse der BR 41.entstand. Auch hier geben die nachgearbeiteten Kuppelräder der Lok das für die 03 typische filigrane Aussehen.

Fotos: P. Dargel, Berlin

Hans-Jürgen Kaiser, Eisenach

Eine 23-m-(144-mm)-Drehscheibe in N

Mit der Veröffentlichung dieser Bauanleitung entsprechen wir vielfach geäußerten Wünschen unserer Leser. Obwohl diese Bauanleitung für eine Drehscheibe in der Nenngröße N entstanden ist, kann sie ohne weiteres auf die Nenngrößen TT und H0 übertragen werden. Allerdings muß beim Bau in H0 auf die detailliertere Ausführung des Langträgers geachtet werden, etwa wie bei der seinerzeit von Fritz Hornbogen (†) erarbeiteten und im Heft 1/57 abgedruckten Anleitung.
Weitere Beiträge über die Erfahrungen von selbst gebauten Drehscheiben aller Nenngrößen sind in Vorbereitung und werden demnächst folgen.

Beim Bau einer Drehscheibe in der Nenngröße N ging ich davon aus, sie mit vorhandenen Materialien und Teilen zu fertigen. Die Einzelteile sind leicht herstellbar. Viele Einzelstücke können mit Hilfe einer Laubsäge entstehen. An gegebener Stelle wird auf bestimmte Teile gesondert eingegangen. Die Einzelteile sind in 5 Baugruppen zusammengefaßt.

Die Drehbühne (1.0.)

Bei Fertigung der Bühne (1.1.) ist darauf zu achten, daß die Bohrung ∅ 6 mm straff auf der Welle (3.6.) sitzt und genau zentrisch zum ∅ 142 mm liegt. Bevor die Montage der beiden Plattformen (1.2. und 1.3.) mit Wärterhaus (1.7.) bzw. Handwinde (1.8.) auf der Bühne erfolgen kann, muß die Bühnenbefestigung (3.1.) mit der Bühne verschraubt sein. Das Geländer (1.6.) und die Leiter (1.9.) sowie die beiden Blenden (1.4. und 1.5.) werden zuletzt nach der Fertigstellung der Drehscheibe montiert und aufgeklebt.

Die Grube (2.0.)

Die Grube besteht aus drei Teilen, dem Außenring (2.1.), der die Anschlußgleise oberhalb, die Verriegelung und Kontaktierung unterhalb festlegt, der Grubenwand (2.2.) und dem Boden (2.3.), der das obere Drehscheibenlager zentriert. Die aus 1 mm starker Pappe gefertigte Grubenwand wird um den Boden befestigt und innen mit Ziegel-Prägepappe beklebt. Der Außenring bildet den oberen Abschluß des Grubenzylinders. Die Teile werden miteinander verleimt und verstiftet. Aussparungen für Verriegelung bzw. Kontaktierung werden erst beim Justieren der fertigen Drehscheibe angebracht.
Zur Fertigung des Schienen-Laufkranzes (hier nur Attrappe) benutzen wir ein 220 mm-gerades Gleisjoch der Nenngröße N, halbieren das Schwellenband mittig und biegen es entsprechend des Grubeninnendurchmessers. Es wird so eingelegt und verleimt, daß die Trennstelle des Schwellenbandes außen liegt.

Die Lagerung (3.0.)

Die Kernstücke der Lagerung bilden die Welle (3.6.) und die beiden Rillenkugellager. Wer nicht die Möglichkeit hat, sich Kugellager entsprechender Größe zu besorgen, kann statt der hier beschriebenen Kugellagerung auch Flanschbuchsen als Gleitlager benutzen.
Die Bühnenbefestigung (3.1.) erfordert die größten Aufwendungen. Die Bohrung (∅ 6 mm) und der obere Flansch sollten in einer Phase bearbeitet werden. Der Winkel vom Flansch zur Bohrung muß genau 90° betragen, da sonst die Gleisebenen der Anschlußgleise mit der Bühne nicht fluchten.

Montage der Lagerung

Parallel zur abgeflachten oder besser mit einer Nut versehenen Welle (3.6.) liegen die vier Drähte der Stromversorgung bzw. Schaltung. Zunächst wird die Kontaktwalze (5.5.) mit angebrachten Schleifringen (5.6.) und verlöteten Drähten auf die Welle aufgefädelt. Nun folgen die Montageschritte:
– Welle (3.6.) mit aufgeschobener Bühnenbefestigung (3.1.) und Bühne (1.1.) verbohren (nicht verschrauben); Bühnenbefestigung wieder abziehen,
– Riemenscheibe (3.3.) auf die Welle schieben,
– Welle in Rillenkugellager der Grube schieben (Lagerung Rillenkugellager, Haltescheibe (3.2.) und Grube vormontiert),
– Bühnenbefestigung (3.1.) aufschieben und so mit der Welle (3.6.) verschrauben, daß einerseits alle Drähte durch die Bohrung (∅ 4 mm) gezogen sind und andererseits die Welle (2,2 mm) an der Flanschseite heraussteht, Bühne (1.1.) erst nach der Mon-

tage von Verriegelung und Kontaktierung mit der Bühnenbefestigung verschrauben,
– Riemenscheibe (3.3.) etwa 1 mm unterhalb der Haltescheibe (3.2.) fest mit der Welle verschrauben (Schraube an Vollseite der Welle),
– Festschrauben der Kontakwalze und
– vormontiertes Gegenlager (3.4.) auf Welle schieben, dann Distanzklötze (3.5.) an Grubenunterseite verleimen oder verschrauben.

Vor der Montage sind beide Kugellager etwas zu fetten. Der Durchmesser der Riemenscheibe richtet sich ganz nach dem vorangesetzten Getriebe zur Drehzahlminderung, darf jedoch nicht größer als 85 mm sein. Es wurde ein Riementrieb in der letzten Untersetzungsstufe gewählt, weil dadurch ein elastischer Lauf gewährleistet ist und der Riementrieb bei etwaigem Verklemmen der Drehscheibenbühne rutscht und somit keine mechanischen Schäden hervorrufen kann.

Im vorliegenden Fall wurde ein Scheibenwischermotor mit Untersetzungsgetriebe verwendet (sehr ruhiger Lauf).

Die Verriegelung (4.0.)

Das Entriegeln der Bühne wird durch das Zurückziehen des Verriegelungsstiftes (4.1.) innerhalb der Spule (4.6.) bewirkt. Das Gegenstück, ein aus einem Metallröhrchen (Kugelschreibermine) gefertigtes Zentrierrohr (4.2.) befindet sich, arretiert in Halterung (4.4.), unterhalb des Außenringes (2.1.). Das Führungsrohr (4.3.) besteht aus einem 35 mm breiten Papierstreifen, der, mit Kleber versehen, um einen Dorn mit ∅3,5 mm gewickelt wird. Ist ein Außendurchmesser von 5 mm erreicht, werden die beiden Spulenscheiben (4.7.) aufgeschoben und verklebt. Die Achse liegt genau zentrisch zur Spulenachse. Eine Druckfeder (maximaler Außendurchmesser 3,2 mm) drückt den Verriegelungsstift im stromlosen Zustand der Spule in das Zentrierrohr und bestimmt somit die Lage der Bühne zum Anschlußgleis. Die Anzahl der Zentrierrohre richtet sich nach der Anzahl der Anschlußgleise. Um das Arretieren auch im 180° gedrehten Zustand der Bühne zu gewährleisten, hat jede Zentrierung eine um 180° gedrehte zweite Zentrierung. Das alles gilt ebenfalls für die Kontaktierung!

Schaltung bzw. Kontaktierung (5.0.)

Die Stromabnahme erfolgt über eine Kontaktwalze mit Hilfe von Schleifkon-

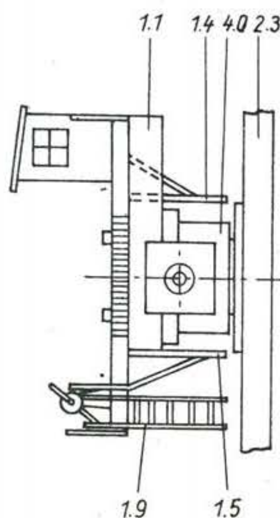
Stückliste

Teil-Nr.	Benennung	Material/Bezeichnung	Bemerkungen
1.0.	**Drehbühne**	–	
1.1.	Bühne	Hartfaser, Sperrh. 5 mm	
1.2.	Plattform, rechts	Pappe 2 mm	
1.3.	Plattform, links	Pappe 2 mm	
1.4.	Blende rechts	Pappe 1 mm	
1.5.	Blende links	Pappe 1 mm	
1.6.	Geländer	0,3 mm Cu-Draht	verlötet
1.7.	Wärterhäuschen	Pappe 1 mm	
1.8.	Handwinde	Suralin, Holz, o. ä.	
1.9.	Leiter	0,3 mm Cu-Draht	verlötet
2.0.	**Grube**	–	
2.1.	Außenring	Hartfaser, Sperrh. 5 mm	ggf. Anlagen-Grundplatte
2.2.	Grubenwand	Pappe 1 mm	innen Prägepappe
2.3.	Boden	Hartfaser, Sperrh. 5 mm	
2.4.	Schienenlaufkranz	220 mm-Gleisjoch N	längs halbiert
3.0.	**Lagerung**	–	
3.1.	Bühnenbefestigung	Ms, Stahl, Pertinax, o. ä.	
3.2.	Haltescheibe (2×)	Pappe 1,5 mm	
3.3.	Riemenscheibe	Ms, Stahl, Pertinax, o. ä.	
3.4.	Gegenlager	Hartfaser, Sperrh. 5 mm	
3.5.	Distanzklotz (2×)	Holz	
3.6.	Welle	Stahl ∅6 mm	Potentiometerwelle
4.0.	**Verriegelung**	–	
4.1.	Verriegelungsstift	Stahl ∅3 mm	
4.2.	Zentrierrohr	Ms	Kugelschreibermine ∅3 mm
4.3.	Führungsrohr	Papierstreifen	siehe Text
4.4.	Halterung	Holz	
4.5.	Anschlagbügel	1 mm Cu-Draht	
4.6.	Spule (Cu-Draht)	Daten entsprechend Motorspannung ausprobieren	
4.7.	Spulenscheibe (2×)	Pappe 1 mm	
5.0.	**Schaltung**		
5.1.	Federhalter, klein	Holz	
5.2.	Kontaktfeder, klein	0,1 mm Ms, Cu, Federstahl	
5.3.	Federhalter, groß	Holz	
5.4.	Kontaktfeder, groß (4×)	0,1 ... 0,3 mm Ms, Cu, Federstahl	
5.5.	Kontaktwalze	Pertinax o. ä.	
5.6.	Schleifring (4×)	0,5 mm Ms, Cu	oder 0,5 ... 1 mm Cu-Draht
5.7.	Kontaktstift	kleiner Nagel	Stecknadel
–	Rillenkugellager (2×)	626 TGL 2981	Außen∅ 19 mm 6 mm breit
–	Zylinderschraube (2×)	BM 3 × 6 TGL 0-84	
–	Senkschraube (4×)	BM 3 × 6 TGL 5683	
–	Gewindestift	M 3 × 4 TGL 0-553	
–	Lötösen (4×)		
–	Druckfeder	Federstahldraht ∅0,3 mm	

1/2

3

Ansicht Z (ohne Schaltkontakt gezeichnet)



takten unterhalb der Drehscheibengrube. Wenn man den Durchmesser der Kontaktwalze größer wählt, kann ein automatischer Polaritätswechsel der Gleise bei 180°-Drehungen erfolgen. Die Schleifringe (5.6.) müssen dementsprechend geteilt und beide Hälften über Kreuz verdrahtet werden. Als Kontakt zum Schalten der Verriegelung, des Motors und der Relais wird unterhalb des Wärterhäuschens (1.7.) die Kontaktierung angebracht. Die Kontaktfeder, klein (5.2.) wird mit dem Federhalter, klein (5.1.) so eingestellt, daß die Kontaktfeder leicht an der Innenseite der Grubenwand schleift. Der Gegenkontakt, ein kleiner Messingstift oder eine Stecknadel mit Metallkopf (∅ = 1 mm), wird entsprechend eingestellt und in der Grubenwand befestigt, so daß zum Zeitpunkt des Verriegelungsbefehls die Kontakte berührt werden. Für Motorschaltung und Verriegelung wurden aufgrund der hohen Schaltströme Relais verwendet. Höhere Schaltströme sind nicht möglich.

Das Pult der Drehscheibe wird mit folgenden Schaltern ausgerüstet:

- Gleiswahlschalter (Anzahl der Kontakte = Gleisanzahl)
- Drehschalter oder Tastenschalter,
- Lokwendeschalter (Bühne läuft um 180° und hält in gleicher Gleislage) bzw. Drucktaster,
- Notschalter bei Havarie o. ä. – Kippschalter,
- Kontrollampen „Betrieb" und „verriegelt" (entsprechend Motor-Spannung),
- Drehrichtungsumschalter – vierpoliger Umschalter und
- (Polwender für Bühnengleis – vierpoliger Umschalter).

Siehe auch Seiten 20 bis 23

4/5

Lagerung 3.0 (Einzelheit M 2:1)

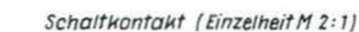
3.3 2.3 1.1 3.1 3.6

BM 3×6 TGL 0-84
BM 3×6 TGL 5683

G1; G2; II; III

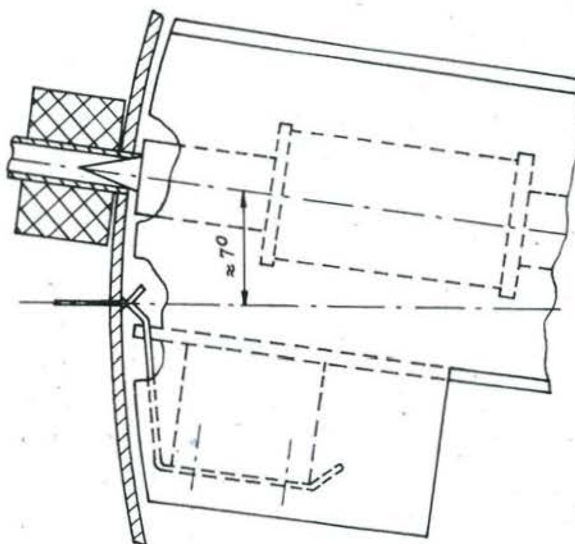
3.2

5.6 G1 5.4
5.5 G2
M3×4 TGL 0-554 5.3
II
Rillenkugellager 625 TGL 2981
III
3.4
3.2

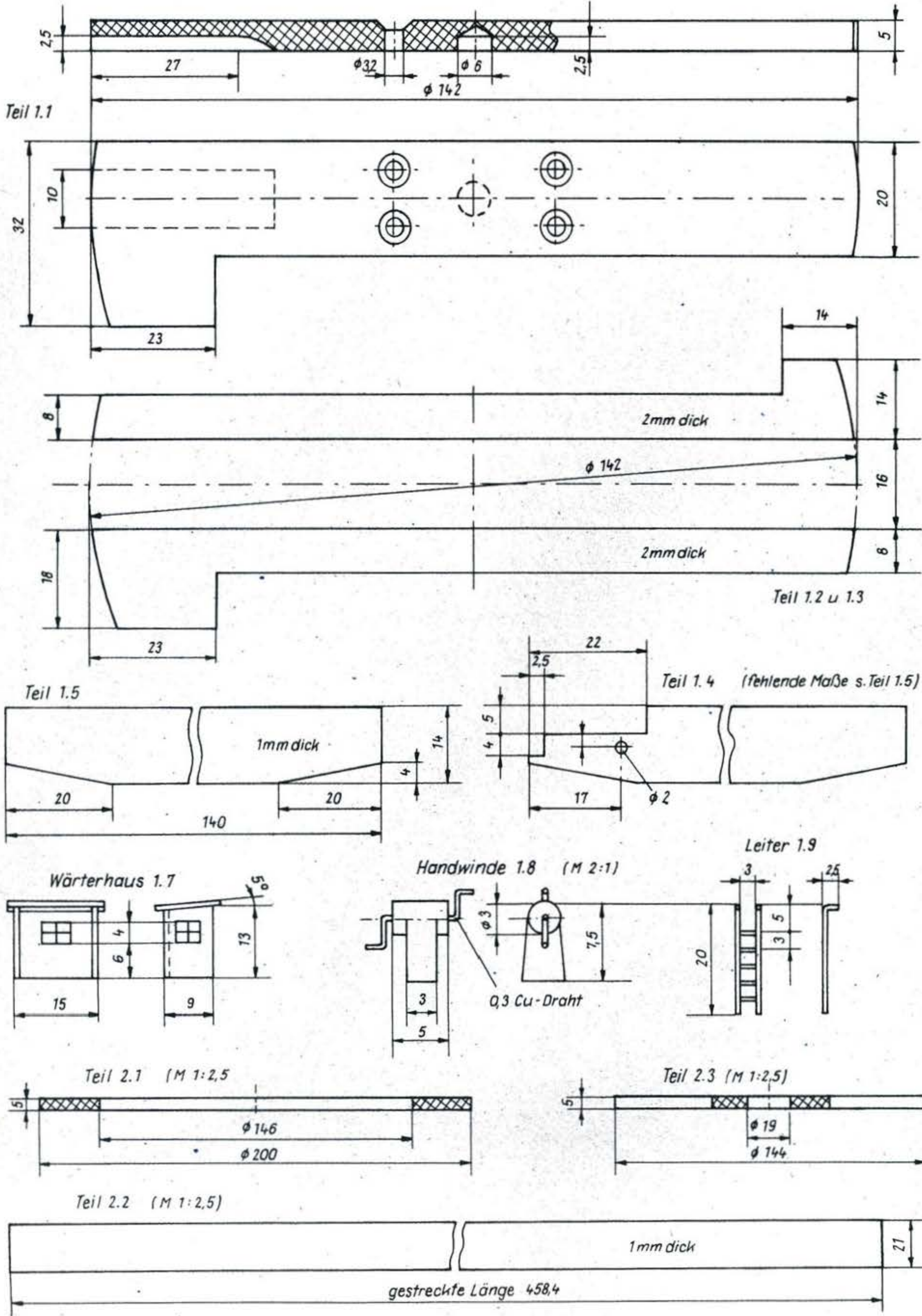


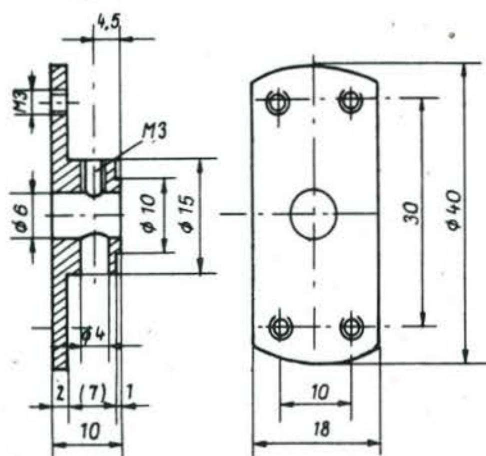
IV V

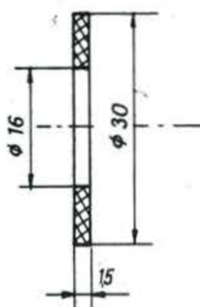
2.1 5.7 2.2 1.1 5.1 5.2 1.4

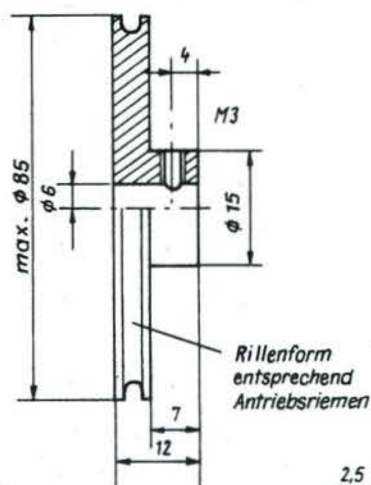


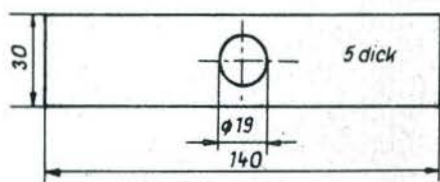
7

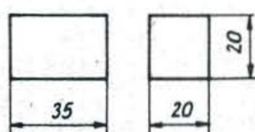

Teil 1.1
2,5
27
ϕ32
ϕ6
ϕ142
2,5
5
10
32
20
23
14
14
8
2mm dick
ϕ142
16
18
2mm dick
8
Teil 1.2 u 1.3
23
22
2,5
Teil 1.4 (fehlende Maße s. Teil 1.5)
Teil 1.5
1mm dick
14
4
5
4
20
20
140
17
ϕ2
Leiter 1.9
Wärterhaus 1.7
Handwinde 1.8 (M 2:1)
3
2,5
4
6
13
15
9
ϕ3
7,5
3
5
0,3 Cu-Draht
5
3
20
Teil 2.1 (M 1:2,5
5
ϕ146
ϕ200
Teil 2.3 (M 1:2,5)
5
ϕ19
ϕ144
Teil 2.2 (M 1:2,5)
1mm dick
21
gestreckte Länge 458,4

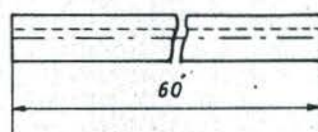

Teil 3.1
4,5
M3
M3
ø6
ø10
ø15
ø4
2
(7)
1
10
30
ø40
10
18

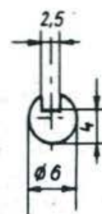

Teil 3.2
ø16
ø30
15

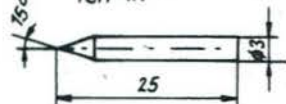

Teil 3.3
4
M3
max. ø85
ø6
ø15
Rillenform entsprechend Antriebsriemen
7
12

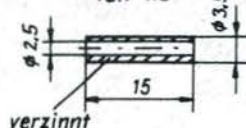

Teil 3.4 (M 1:2,5)
30
5 dick
ø19
140

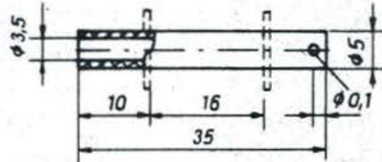

Teil 3.5 (M 1:2,5)
35
20
20

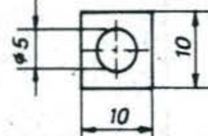

Teil 3.6
60

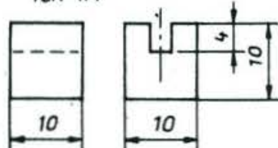

2,5
4
ø6

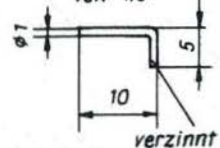

Teil 4.1
15°
25
ø3

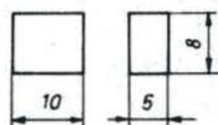

Teil 4.2
ø2,5
ø3,5
15
verzinnt

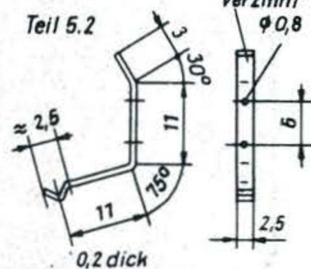

Teil 4.3 (Teile 4.7 aufgeklebt)
ø3,5
ø5
ø0,1
10
16
35

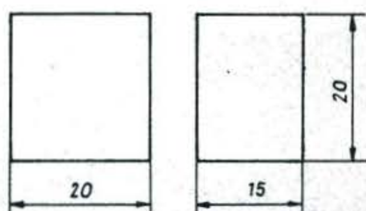

Teil 4.7
ø5
10
10

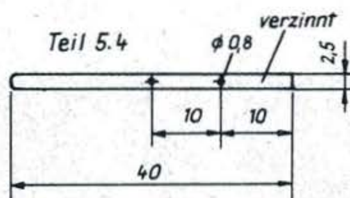

Teil 4.4
4
10
10
10

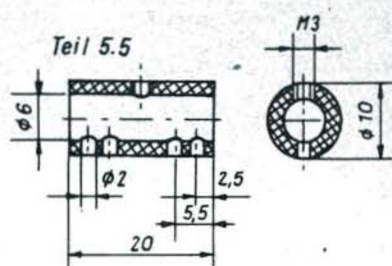

Teil 4.5
ø1
5
10
verzinnt

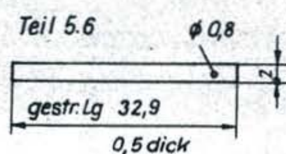

Teil 5.1
8
10
5


Teil 5.2
verzinnt
ø0,8
3
30°
≈2,5
11
75°
11
6
2,5
0,2 dick


Teil 5.3
20
20
15


Teil 5.4
ø0,8
verzinnt
2,5
10
10
40


Teil 5.5
M3
ø6
ø10
ø2
2,5
5,5
20


Teil 5.6
ø0,8
2
gestr.Lg 32,9
0,5 dick

Mitteilungen

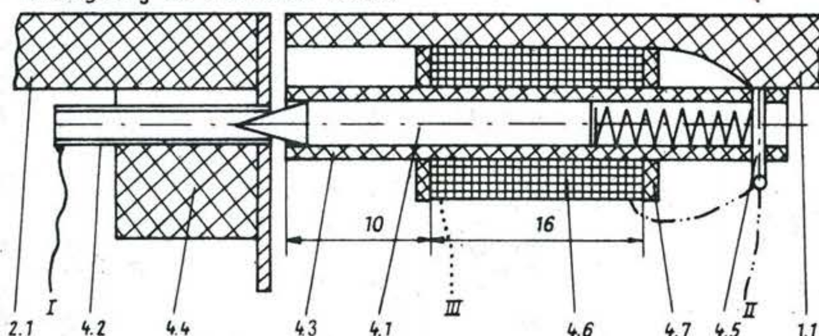
Bezirksvorstand Halle

Sonderzugfahrt am 24. September 1983 von Leipzig Hbf—Zeitz—Altenburg—Neukieritzsch—Pegau nach Leipzig Hbf. Abfahrt ca. 9.00 Uhr, Ankunft ca. 17.30 Uhr. Zustieg in Zeitz möglich. Fotohalte, Scheinanfahrten, Souvenirverkauf. Lokeinsatz: vsl. 03 1010, 52 7749, 254 056. Teilnehmergebühr einschl. Programmheft: 20,— M. Vorzugsgebühr für DMV-Mitglieder und Kinder bis 10 Jahre: 14,— M. Teilnahmemeldung **nur** per Postanweisung bis 4. September 1983 an: DMV-Bezirksvorstand Halle, Sekretariat Leipzig, 7010 Leipzig, Georgiring 14.

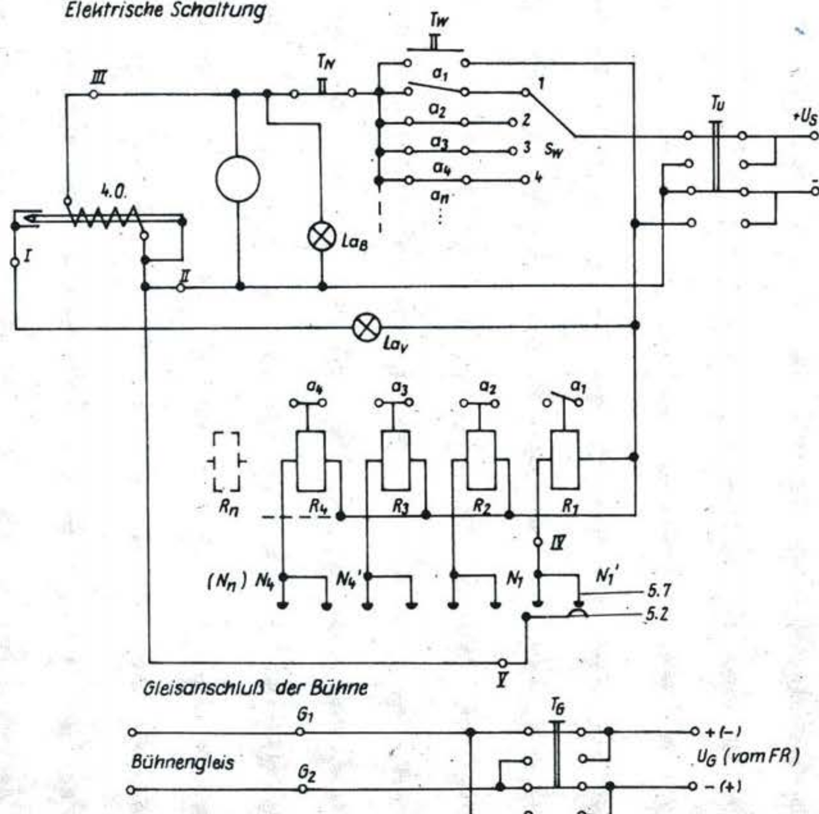
Festwoche anläßlich 75 Jahre Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West vom 17. bis 25. September 1983 im Bw Leipzig Hbf West, 7010 Leipzig, Berliner Str. Fahrzeugschau: vsl. BR 03, 17, 74, 80, ČSD 498, 204, 244, 211, 250, 107 und ČSD E 458. Dokumentationsausstellung zu Geschichte und Gegenwart des Bw; Sonderpostamt; Souvenirverkauf.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 11–18 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10–18 Uhr.

6



9



Zeichnungen: Verfasser

Bezirksvorstand Schwerin

Sonderfahrt Wismar—Rostock am 8. Oktober 1983.

a) Wismar ab ca. 8.30 Uhr, Rostock an ca. 12.00 Uhr.

b) Rostock ab ca. 13.15 Uhr, Wismar an ca. 16.00 Uhr.

Vorgesehener Lokeinsatz: BR 74, Fotohalte, Souvenirverkauf und kurze Kulturprogramme. Teilnehmerpreis je Fahrt 12,50 M. Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder bis 10 Jahre: 10,00 M. Bestellungen mittels Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung mit eindeutigen Vermerken zur Fahrt a oder b an die AG 8/9 Rostock, 2510 Rostock 5, Postfach 40. Anmeldeschluß: 3. September 1983.

Bezirksvorstand Erfurt

Sonderfahrt am 10.9.83 von Gera nach Adorf und zurück mit 38 1182 und Traditionswagen des Bww Zwickau. Abfahrt/Ankunft Gera vsl. 8.26/18.21 Uhr.

Fahrpreise: DMV-Mitglieder (Nr. angeben) 13,— Mark, Schülermitglieder 8,— M, Nichtmitglieder 18,— M.

Fahrkartenbestellungen bis 20.8.83 (nur Postanweisung) an: DMV- AG 4/70 Jena, 6902 Jena-Lobeda, Wilhelm-Pieck-Str. 32

Bezirksvorstand Cottbus

Entgegen der Ankündigung im Heft 2/1983 „modelleisenbahner" fällt die vorgesehene Sonderfahrt von Bautzen—Hoyerswerda—Hohenbocka—Kamenz—Arnsdorf—Bautzen am 8. Oktober 1983 aus.

AG Nahverkehr Cottbus

Unter Leitung von Herrn Ullrich Thomsch hat sich die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Cottbus konstituiert. Nahverkehrsfreunde aus anderen Orten des Rbd-Bezirkes Cottbus können in dieser Arbeitsgemeinschaft Mitglied werden.

AG 3/78 – Aue

Modellbahnausstellung vom 25. Juni bis 3. Juli 1983 in Schwarzenberg/Erzgeb., Jugendklubhaus am Ottenstein. (5 Min. vom Bf Schwarzenberg).

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr.

AG 6/7 – „Friedrich List" Leipzig

Für die 20. Modellbahnausstellung vom 26. November bis 18. Dezember 1983 im Leipziger Messehaus am Markt werden noch kleinere Anlagen gesucht. Meldungen bitte an die Geschäftsstelle der AG 6/7 „Friedrich List", 7010 Leipzig, Georgiring 14.

AG 1/35 – Mahlow

Die Arbeitsgemeinschaft sucht noch Interessenten für die Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe, die sich vornehmlich mit dem Bau von Funktionsmodellen beschäftigt. Interessenten melden sich bitte bei Herrn Wolfgang Gräbe, 1634 Rangsdorf, Kurparkring 1, bzw. ab 1. September jeweils freitags in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft im Bahnhof Mahlow in der Zeit von 18–19 Uhr.

Suche
„Modelleisenbahner“
bis 1978, nur geschlossene Jahrgänge sowie **Eisenbahnjahrbücher bis 1973**
und **1982.**

Julitz,
1110 Berlin,
Schillerstraße 31

Suche
H0-ETA 177, BR 89 sächs. Staatsb, BR 75 sächs. Staatsb., Gehäuse BR 50, BR 81.

U. Gabler,
9275 Lichtenstein,
Angergasse 31

Suche **E 70 TT, Zeuke-Modelle, Modellbahnbücherei** Band 6 und 7. Verkaufe **Modell-** und **Eisenbahnliteratur,** Liste anfordern!

H. Müller, 8060 Dresden,
W.-Seelenbinder-Straße 15

Tausche Schubert **„Windbergbahn“**, 12,— M, gegen Nitschke **„Harzquerbahn“** u. Preuß **„Spreewaldbahn“**. Suche **Dampflok-Archiv 1—4** u. **„Die Baureihe 01“.**

M. Flaude
9230 Brand-Erbisdorf,
W.-Pieck-Ring 27

Tausche
BR 01^5 gegen die BR 03 in H0 (Eigenbau mit den großen Windleitblechen).

Jürgen Weisshaupt,
5500 Nordhausen,
Hohensteiner Straße 21

Biete **„Gesch. d. Dresdner Straßenbahn“, Eisenbahnjahrbuch 1982, Schmalspurbahnarchiv, Dampflokarchiv 4, Baureihe 01.** Suche **„Muldenthalbahn“, Lok BR 106 H0.**

R. Englich,
4205 Braunsbedra,
Merseburger Straße 34

Biete **„Schmalspurbahn-Archiv“; „Dampflok-Archiv“,** Bd. 2; **„Die Windbergbahn“, „Bahnland DDR“; „Oldtimer auf Schienen“.**
Suche **Baureihe 01; „Schiene, Dampf u. Kamera“; „Die Harzquer- u. Brokkenbahn“; „Die Spreewaldbahn“.**

Michael Klug,
9700 Auerbach,
Schöner Blick 1, PF 64-06

Biete **Dampflokarchiv 2, 4, „Reisen m. d. Dampfbahn“, „Chronik Dresd. Straßenbahn“, „Muldenthalbahn“, „Rübelandbahn“, Leipz.-Dresd. EB, TT T 334, T 435.** Suche **Straßenbahnarchiv, Herr-Fahrzeuge, Dampflok H0$_e$, H0 BR 84, 89, 91, Mitteleinstiegwagen, Dampfwalze, Pferdefuhrwerk.**

U. Farr, 7024 Leipzig,
K.-Wieck-Straße 18

Biete **Dampflokarchiv 1 u. 2** im Tausch gegen **Dampflokarchiv 3 u. 4.** Biete im Tausch **Schmalspurbahnarchiv, Eisenbahnjahrbühcer 1963/64/67/68.**
Suche **LP 01-99, Diesellokarchiv, E-Lok-, Triebwagenarchiv, „Selketalbahn“, „Harzquerbahn“, „Windbergbahn“** (auch Kauf).

H. Ziegler, 7305 Waldheim,
Lindenstraße 3

Biete **Dampflokarchiv,** Bd. 1, 2 u. 3, **Schmalspurbahnarchiv.** Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera“, „Reisen m. d. Dampfbahn“, E-Lokarchiv, Diesellokarchiv.**

Barthel,
7400 Altenburg,
Baderei 5

Biete **Baureihe 01, Schmalspurbahn-Archiv, „Windbergbahn“.** Suche **H0-BR 23, 66, 80, 89 (ex sächs. VT).** Biete **Herr Nebenbahnzug, off. Wagen, 2 Rollwg.** Suche **H0 BR 98.**

Koschara, 2753 Schwerin,
Schillerstraße 52

Biete **„Modelleisenbahner“,** zusammen 313 Hefte, Jahrg. 1955—1983, je Heft 0,90 M, sowie versch. **Bücher,** außer 1933—45 (Liste anfordern!).
Zuschriften an:
H. Lehmann,
1200 Frankfurt (O.),
Lennestraße 58

Suche **„Modelleisenbahner“** Jahrg. 1, 2, 3, 6, 8—15, geb. od. Einzelh. sowie Jahrg. 5, Heft 5, Jahrg. 7, Heft 9, Jahrg. 22, Heft 1, Jahrg. 16, Heft 3, 6, 9, desweit. **BR 01** u. **BR 42 H0,** auch def.
Biete zum Kauf od. Tausch **„Harzquer- u. Brockenb.“,** 6,— M, **„Selketalb.“,** 11,— M; **„Lückenl. Gleis“,** 6,— M; **„Fahrpl.-Anw. A—Z“,** 6,— M; **„Stellwerksd. A—Z“,** 6,— M; **„Straßenbahnen“,** 7,— M; **„MITROPA zw. gestern u. morgen“,** alles neuw.

J. Röhnert, 9620 Werdau,
Ronneburger Straße 38

Biete **„Modelleisenbahner“,** Heft 1/70, 12/71, 3, 6, 9, 11, 12/72, 1—7, 9—12/73, komplett 1974—1982.
Suche dafür im Tausch **TT-Dampflok** mit Schlepptender.

Waldenburger,
2520 Rostock 22,
K.-Barthel-Straße 30

Verkaufe
Anlage H0, 3 m × 1 m, in 2 Teilen, etwa 25 m Neusilbergleis, Schaltpult fertig, noch kein Gelände, Preis 400,— M.

B. Foitzik, 1100 Berlin,
Thulestraße 65

Biete **Modellb.-Bücherei 5, 9, Modellb.-Bautzen, Eisenbahnjahrbuch 1981, 82, „Kl. Eisenb. ganz raffin.“, „Windbergb.“, „Franzb. Kreisb.“, „Selketalb.“, „Schmalspurb. d. Oberl.“, „Muldenthal-Eisenb.“, „Rübelandb.“, „Schmalspurb.-Archiv“, „Diesell.-Archiv“.** Suche **„Dampfl.-Archiv 1“, H0 BR 03** (Schicht), **50, 81, 84, 91, Eigenbaudampfl., EDK, Drehsch., kompl. Schmalspurzug.**

Lutz Barthel, 4300 Quedlinburg, Vor dem Gröpentor 08

Verkaufe
Dampflok-Archiv Bd. 1—3, je 19,80 M, **„Die Windbergbahn“,** 12,60 M, **„Die Spreewaldbahn“,** 7,80 M, **„Pionier- und Ausstellungsb.“,** 8,40 M, „Die **Leipziger-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie“,** 15,60 M.

Neumann, 1831 Milow,
Neudessauer Straße 41

Biete **Eisenbahnjahrbuch** 1965 bis 1982 (außer 1970). Suche **H0$_m$-Fahrzeuge** [Loks, Pers.- u. Packwagen, Güterwagen (0 bzw. 00 und G bzw. GG) sowie Rollwagen]; gegebenenf. Wertausgl. bzw. auf Wunsch Ergänzungstausch mit TT-Material.

Dr. Klaus D. Aurada,
4020 Halle,
Thälmannplatz 18

Biete **„Bahnland DDR“, Eisenbahn-Jahrbuch 66, 80, 81; Modellb.-Kal. 69, 81; „Muldenthal-EB“, „Schmalspurb. d. Oberlausitz“, „Rübelandb.“; „Hist. Bahnhofs-Bauten“, Signal** 19, 25, 28, 29, 32, 35; **europ. Kursb.** Suche **Signal** 1, 3, 5, 6, 7, 10, 18, 31; **„Reisen m. d. Dampfb.“, ält. Eisenbahnlit., ETA Wittfeld, BR 84 (H0),** nur Tausch.

R. Treschau, 3010 Magdeburg,
Regierungsstraße 19

Biete **Schmalspurbahnarchiv, „Die Rübelandbahn“, „Die Leipzig-Dresden-Eisenbahn-Companie“.**
Suche **Straßenbahnarchiv,**
„Bahnland DDR“ und **„Die Selketalbahn“.**

B. Kroll,
9044 Karl-Marx-Stadt,
Lortzingstraße 79

Biete **Einschienenbahn** m. Weichen u. **Zubehör BR 50 u. BR 80 in H0** (auch Tausch). Suche **BR 42/81/84/91 in H0** (auch defekt).
Biete **„Modelleisenbahner“** 1963 Hefte 3, 4, 7, 8, 9, 10, 1964 Hefte 1, 2, 5, 6.
Suche **„Modelleisenbahner“** 1959 Hefte 1 bis 6, 1960 Hefte 1, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 1961 Hefte 2, 4 bis 12, 1962 Hefte 1 bis 4 u. 7, 9 bis 11, 1965 das ganze Jahr, auch gebunden, 1966 Hefte 1, 4, 5, 6, 10, 1967 Hefte 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 1968 Hefte 5, 6, 7, 9, 10, 12, 1969 Hefte 1 u. 2, 1971 Hefte 2, 9 bis 12, 1979 Hefte 1 bis 5 und 9 bis 12.

Fröbel, 7034 Leipzig, Schönauer Straße 2

Biete in **H0**
E 91, E 103, E 111 (Eigenbauten),
BR 84, VT 135, ETA 280, zusammen 500,— M.
Suche
BR 94 und **BR 95** (Eigenbauten).

Zuschriften an:
Großmann, 4450 Gräfenhainichen,
Straße der Jugend 3

Biete H0 24, 41, 50, 52 Kon., 75, 80, 86, 118, E 44 (alt); **TT 80** (Umbau); **Lux-Bel. Generator; Dampflokarchiv** Band 4; **Schmalspb.-A., „Franzb. Kreisb.“, „Windbergb.“, „Schmalspb. d. Oberl.“, E.-Jahrb. 1976 u. 77, E.-Kalender 1982, Trost „Modelleisenb.“ Bd. 3, ČSD-Lokatlas 1860—1900.** Suche **„Modelleisenb.“** 1960—70, 1—9/71, 8/73, **Mitteleinstiegwagen, Typ Altenberg, H0 38, 84, 94, H0$_e$, Schwellenband.**
Zuschriften an:
F. Hanisch, 1170 Berlin, Köpenzeile 148

Verkaufe
H0-Anlage (2 Platten und Anschlußbauten), **60 m Gleis,** 50 % m Schienen, **Gleis-Bild, 3 Trafo, 1 Trafo** f. Zubehör, **8 Loks, 2 D-Züge, 3 Personenzüge, 45 Güterwagen, 1 Triebzug,** große Auswahl an **Bauten, Modellautos,** diverse **Ersatzteile, Bastlermaterial,** zusammen 1100,— M (Teilzahlung möglich).

Manfred Steinhaus,
1712 Trebbin, Birkenweg 5a

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Einteilung der Fahrzeuge

Nachdem die Eisenbahnen verstaatlicht worden sind, wurden die vielfältigen Güterwagentypen der Privatgesellschaften nach und nach durch Normalbauarten der Länderbahnen abgelöst.

Die Güterwagen wurden entsprechend dem Verwendungszweck neu eingeteilt:

1. Geschlossene Güterwagen mit festem Dach, zu denen auch gewöhnliche Kolliwagen gehörten, die gegebenenfalls für den Militär- und Pferdetransport eingerichtet werden konnten.
Ferner existierten bedeckte Spezial-Viehwagen, die entweder als Luxuspferdewagen, Rindviehwagen oder Kleinviehwagen (mit zwei oder vier Etagen) zur Verfügung standen. Kühlwagen gab es schon damals, und sie dienten auch schon zum Transport von Eis, Bier, Fleisch, Butter, Milch und Fisch.
2. Geschlossene Güterwagen mit beweglichem Dach, sogenannte Deckelwagen (Kalkwagen).
3. Sonderwagen für die Gutarten Wasser, Petroleum, Teer, Schwefelsäure, Gas usw.
4. Die offenen Güterwagen wurden wiederum in gewöhnliche offene Güterwagen mit halbhohen Bords, Kohlen- und Kokswagen (mit hohen Bords), Steinkohlenwagen (mit halbhohen Bords) Trichterwagen und offene Viehwagen unterteilt.
5. Plattformwagen (ohne feste Borde). Dazu zählten Schemelwagen, gewöhnliche Plattformwagen und Wagen zum Transport von außergewöhnlich schweren Frachten.

Fehlten geeignete Spezialwagen, mußten oft Wagen anderer Gattungen mit mehr oder weniger großen Nachteilen verwendet werden.

Vereinheitlichung der Güterwagenbauarten

Bereits am 14. Oktober 1871 wurden für die Betriebsmittel der preußischen Staatsbahn und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sogenannte „Normalien" (Normalkonstruktionen für Güterwagen) erlassen. Hierin waren Hauptabmessungen und bestimmte Forderungen hinsichtlich der Konstruktion verbindlich festgelegt. Die Entwürfe über einheitliche Konstruktionen für Betriebsmittel erarbeitete die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Eine Kommission, die aus maschinentechnischen Vertretern der größten Staats- und unter Staatsverwaltung stehender Privatbahnen bestand, prüfte die Entwürfe sorgfältig und genehmigte sie schließlich. Dann erst erfolgte die Übergabe an alle Königlichen Eisenbahn-Direktionen, Kommissariate und das Königliche Eisenbahn-Kommisarius zu Erfurt mit der Erlaß-Nummer 23 vom 1. April 1879. Besonders einschneidend wirkte sich der 1891 gegründete Preußische Staatsbahnwagen-Verband aus. Ihm schlossen sich auch die mecklenburgischen und oldenburgischen Staatsbahnen an. Das Ziel des Verbandes bestand u.a. darin, die Güterwagen gemeinschaftlich zu nutzen und die Güterwagen-Bauarten zu vereinheitlichen.

Offene Güterwagen

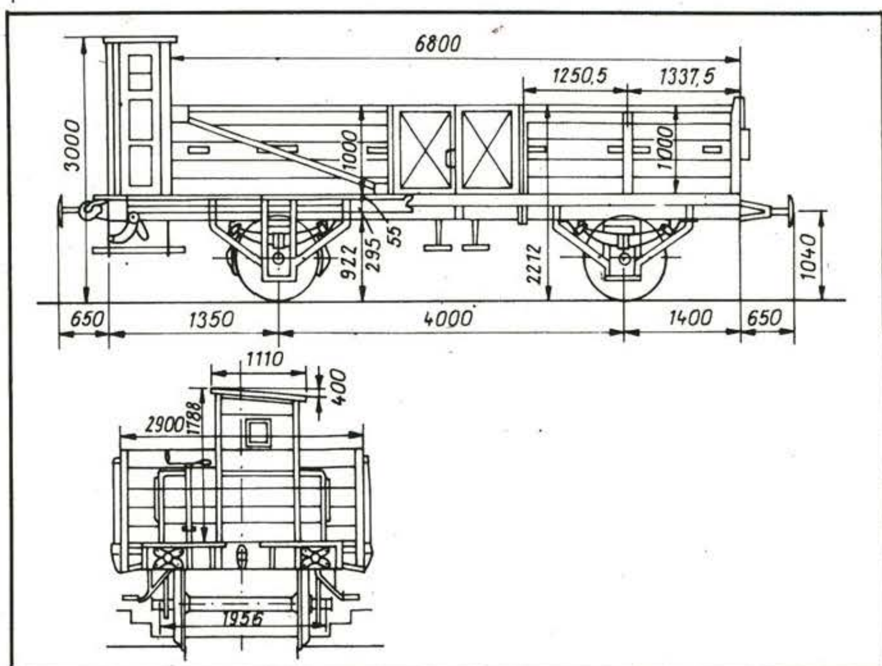
Da bei allen Länderbahnen die offenen Wagen den größten Anteil am gesamten Güterwagenpark ausmachten, sollen hier zunächst diese Fahrzeuge genauer beschrieben werden.

Die zweiachsigen offenen Güterwagen der preußischen Staatsbahnen (Bild 1) waren mit sogenannten Bordwänden mittlerer Höhe ausgerüstet.

Bei den Wagen ohne Bremse waren beide Stirnwände, bei denen mit Bremse nur die Stirnwand ohne Bremshaus um obere Zapfen drehbar. Die Seitentüren bestanden aus 5 mm starken, stählernen Buckelplatten. Die Stirn- und Seitenwände aus Holz mit stählernen Rungen waren mit Ausnahme der Stirnwand am Bremserhaus abnehmbar.

Die wichtigsten Daten:
- Ladegewicht 15 t*
- Eigengewicht ohne Bremse 7,2 t*
- Eigengewicht mit Bremse 8,2 t*
- Achsstand 4000 mm
- Länge des Untergestelles ohne Handbremse 6800 mm
- Länge des Untergestelles mit Handbremse 7500 mm
- Wagenbreite 2900 mm
- Seiten- und Stirnwandhöhe 1000 mm

1



1 zweiachsiger Güterwagen der Preußischen Staatsbahnen

Der vierachsige stählerne Kohlenwagen der preußischen Staatsbahnen (Bild 2) wurde bis auf den hölzernen Fußboden ganz aus Stahl gebaut. Die Seitenwände und die Türen bestanden aus 5 mm starken Buckelplatten. Die Stirnwände entstanden aus 5 mm dikken Blechplatten. An jeder Längsseite standen zwei doppelflüglige Ladetüren zur Verfügung. Bei allen Wagen ohne Bremserhaus konnten beide Stirnwände und bei den Wagen mit Bremserhaus die dem Bremserhaus gegenüberliegende Stirnwand um obere Zapfen gedreht werden. Die

Drehgestelle waren aus gepreßten Blechplatten gefertigt.

Die wichtigsten Daten:

– Ladegewicht	30 t*
– Drehgestellachsstand	1 800 mm
– Drehzapfenabstand	7 400 mm
– Wagenbreite	2 890 mm
– Länge über Puffer	12 100 mm
– Seitenwandhöhe	1 250 mm
– Stirnwandhöhe	1 450 mm

Die Hochbordwagen der preußischen Staatsbahnen (Bild 3) dienten vorzugsweise zum Transport von Hornvieh während der wärmeren Jahreszeit.
Im Inneren dienten an den Rungen in 1100 mm hohe Ringe zum Anbinden des Viehes. Zwei nach oben gebogene Winkeleisen ermöglichten das Versteifen der Türrungen an ihren oberen Enden. In der Seitenwand befanden sich sogenannte Schaulöcher, die, um Zugluft zu vermeiden, durch Klappen geschlossen werden konnten.

Die wichtigsten Daten:

– Ladegewicht	10 t*
– Eigengewicht	8 t*
– Achsstand	4000 mm
– Länge über Puffer	8800 mm
– Wagenbreite	2750 mm
– Äußere Länge des Wagenkastens	7200 mm
– Seiten- und Stirnwandhöhe	2000 mm

Der Trichterwagen der preußischen Staatsbahnen (Bild 4) wurde ausschließlich für den Kohlenverkehr im Saargebiet genutzt. Das Fahrzeug entstand mit Ausnahme der Bodenklappen in Stahlbauweise. Vier Langträger, von denen die äußeren zur Stützung des Kastens dienten, bildeten das Untergestell. Zum Entladen nutzte man die Bodenklappen aus Holz oder die Seitenklappen aus Stahl.

Die wichtigsten Daten:

– Ladegewicht	10 t*
– Eigengewicht	7,5 t*
– Achsstand	2800 mm
– Länge über Puffer	6050 mm
– Wagenbreite	2600 mm
– Größte Höhe	2758 mm

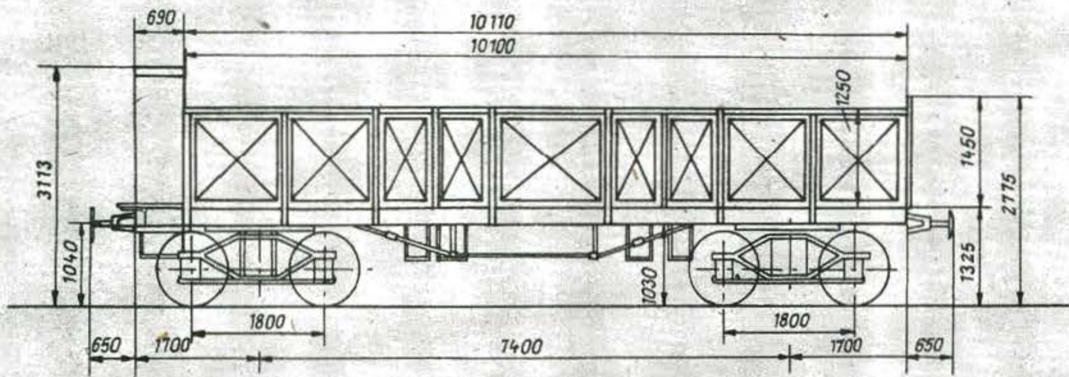
Plattformwagen

Je zwei der auf Bild 5 zu sehenden Schemelwagen wurden für Langholztransporte gemeinsam verwendet. Die Wagen konnten unmittelbar miteinander gekuppelt oder durch Kuppelstangen verbunden werden. Jedes Wagenpaar war mit einer zwei und einer vier Meter langen Kuppelstange ausgerüstet. Auf einzelnen Bahnhöfen lagen bei Bedarf außerdem bis zu neun Meter lange Kuppelstangen bereit. Die Rungen der stählernen Drehschemel waren abklappbar.

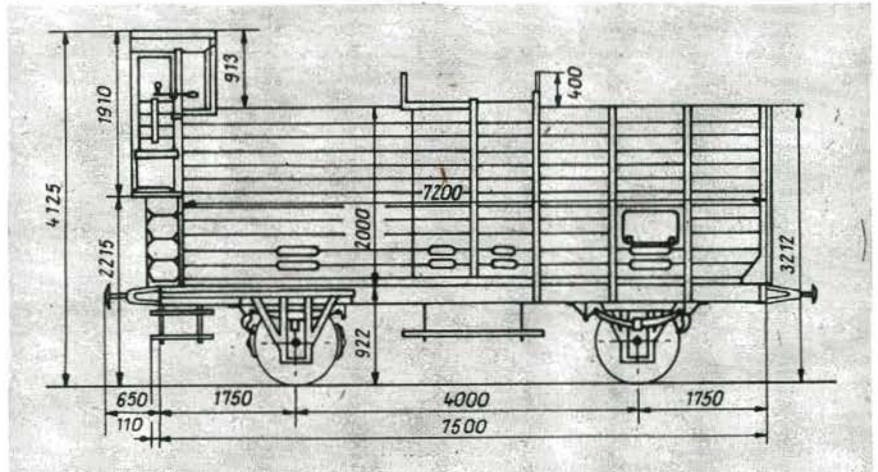
Die wichtigsten Daten:

– Ladegewicht	10 t*
– Eigengewicht	5,2 t*
– Achsstand	2500 mm
– Länge über Puffer	5700 mm
– Wagenbreite	2800 mm
– Länge der Rungen	1500 mm

2



3



2 vierachsiger, eiserner Kohlenwagen der Preußischen Staatsbahnen

3 zweiachsiger Hochbord-Viehwagen der Preußischen Staatsbahnen

4 zweiachsiger Trichterwagen der Preußischen Staatsbahnen

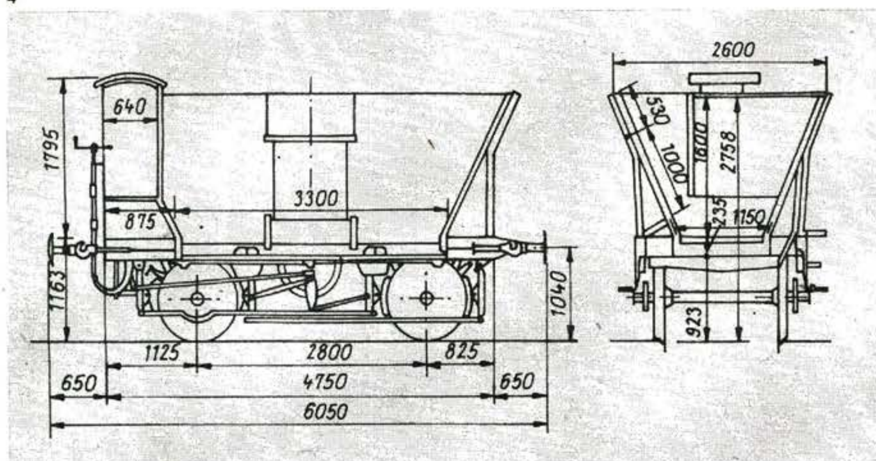
5 zweiachsiger Langholzwagen der Preußischen Staatsbahnen

6 zweiachsiger Bockwagen der Preußischen Staatsbahnen

Zeichnungen: Sammlung G. Wiedau

Der zweiachsige Bockwagen der preußischen Staatsbahnen (Bild 6) diente dem Transport von großen Spiegelscheiben, Schwungrädern, Schachtringen usw.
Die kastenartige Bühne war versenkt, die äußeren Langträger durchgehend. In der Mitte der Bühne wurde das Untergestell durch einen doppelten U-Träger verstärkt. Zur Aufnahme der Glaskisten stand ein hölzernes Bockgestell zur Verfügung.

4

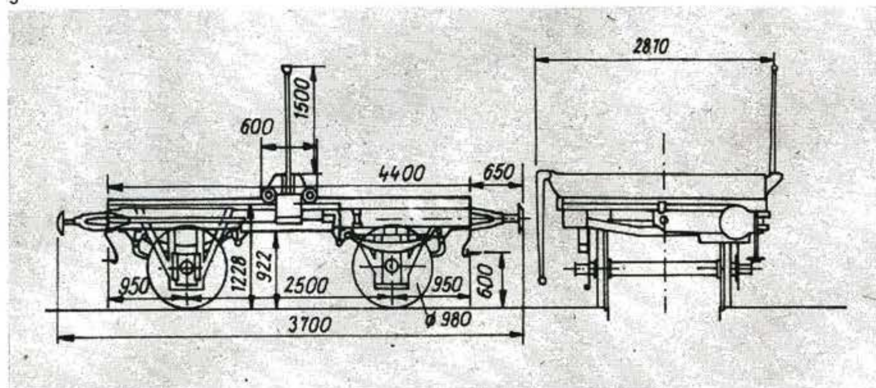


Die wichtigsten Daten:

– Ladegewicht	10 t*
– Achsstand	7000 mm
– Länge über Puffer	10140 mm
– Wagenbreite	3000 mm
– Länge über Ladebühne	5160 mm
– Breite der Ladebühne	1856 mm
– Tiefe der Ladebühne	622 mm
– maximale Höhe des Bockgestelles von Schienenoberkante	3100 mm

* damals übliche Angabe

5

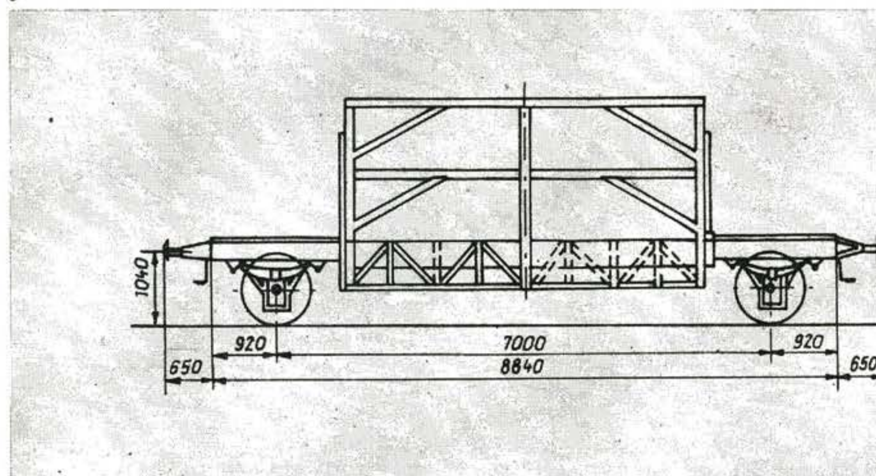


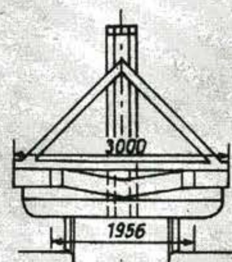
In der nächsten Folge werden weitere Güterwagen der deutschen Länderbahnen vorgestellt. Diese Periode schließt mit der Ausgabe der Musterblätter für die einheitlichen Güterwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (DWV), die sogenannten Verbandsbauarten, im Jahre 1909 ab.

Quellenangaben

(1) Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn, Berlin, 1938
(2) Die Eisenbahntechnik der Gegenwart, Erster Band: Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart
Blum, von Borries, Barkhausen
Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag, 1898
(3) Heusinger von Waldegg, Edmund, Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1883

6





Fortsetzung von Seite 9

Häfen entfielen. Bereits kurz nach Inbetriebnahme dieses Schiffes der zweiten Generation wurde erkannt, daß die Gleislänge für die länger werdenden Züge nicht ausreichte. Die 81 m langen Schiffe „Putbus" (Baujahr 1899), „Rügen II" (Baujahr 1902), „Bergen" (Baujahr 1906) konnten vier D-Zugwagen aufnehmen. 1919 kam als letztes Schiff die „Altefähr" mit 83 m Länge hinzu. Anschließend wurde die kürzere „Saßnitz" nach Saßnitz gebracht und diente dort als Lager für Schiffsausrüstungen und als Schleppschiff.

Die Fahrzeuge der ersten Generation waren schon vorher auf andere Fährlinien umgesetzt worden. Als das Projekt des Rügendammes in den 20er Jahren immer wieder verschoben wurde und der Verkehr mit den vorhandenen Fahrzeugen kaum noch zu bewältigen war, beschloß man, die „Saßnitz" auf 81 m und die „Bergen" sowie die „Altefähr" auf 95 m zu verlängern.

Obwohl jetzt mehr Wagen befördert werden konnten, war der Trajektverkehr unrationell. Er verursachte allein im Jahr 1932 Ausgaben in Höhe von 1 350 000 Mark. Die Überführung einer Achse kostete damals 4,70 Mark und war somit 12,5fach teurer als der Transport per Schiene. Nach Übergabe des Rügendamms wurden sämtliche Schiffe umgesetzt. Das jetzt noch zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre verkehrende Fährschiff „Stralsund" erinnert an jene Zeit, als auch nach Rügen Eisenbahnfahrzeuge trajektiert werden mußten.

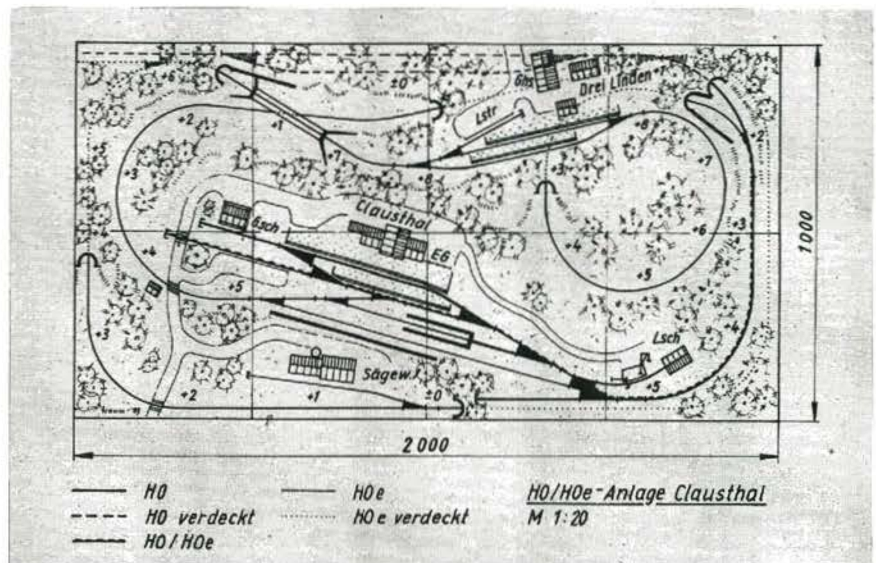
Quellenangabe

Grundlage für diesen Beitrag waren die in der Broschüre „Hundert Jahre Eisenbahnen auf Rügen" angegebenen Quellen. Diese Publikation wurde im Mai 1983 vom Bezirksvorstand Greifswald des DMV der DDR herausgegeben.

Ing. Klaus Drobeck (DMV), Berlin

H0/H0$_e$-Anlage „Clausthal“

Für den Aufbau der Modellbahnanlage „Clausthal“ standen 2 m^2 zur Verfügung. Untergebracht ist sie in der Schrankwand des Wohnzimmers als Klappanlage. So entstand eine für Neubauwohnungen verhältnismäßig große Anlage mit den Abmessungen 2 m × 1 m, ohne die Wohnbedingungen zu beeinträchtigen. Das Anlagenmotiv sollte eine Schmalspurbahn mit regelspurigem Anschluß darstellen. Das von Günter Fromm verfaßte und im transpress-Verlag erschienene Buch „100 Gleispläne“ enthielt wertvolle Hinweise für die Planung. Grundlage für diese Anlage war der Gleisplan der N-Anlage „Von Langennaundorf nach Nordenberg“. Entsprechend meinen Vorstellungen habe ich ihn umgearbeitet, und so kam eine H0/H0$_e$-Anlage im erzgebirgischen Stil zustande. Die Schmalspurstrecke bietet den Vorteil relativ langer Fahrstrecken. Auf Dreischienengleisen ist der Bahnhof mit der Regelspurstrecke, die in einem verdeckten Abstellbahnhof endet, verbunden. So ist ein interessanter Betriebsablauf und Mehrzugbetrieb möglich. Güterschuppen, Ladestraße, ein Schuppen für die Schmalspurlok, sowie der Anschluß zu einem Sägewerk gestatten weitere interessante Betriebsabläufe. Eine Besonderheit der Anlage ist die Kombinationsmöglichkeit mit einer weiteren H0/H0$_e$-Modellbahnanlage, so daß der Fahrzeugpark auch auf der zweiten Anlage genutzt werden kann. Doch darüber wird in einem späteren Heft des „modelleisenbahners“ berichtet. Meine Anlage entstand auf einer Holzrahmenkonstruktion. Alle Gebäude, Gleisabschnitte, Weichenstraßen, Wege und Straßen sind auf entsprechend zugeschnittenen 3 mm bis 5 mm starken Sperrholzplatten montiert. So entstanden zunächst viele kleine einzelne Platten, ohne an der eigentlichen Anlage zu arbeiten. Diese Platten wurden dann auf der Anlage zusammengesetzt. Kleine Dioramen kamen für den Bahnhof mit Güterschuppen, der Lokeinsatzstelle, den Bauernhof und Haltepunkt Drei Linden sowie das Sägewerk und der Freifläche hinzu. Diese Platten montierte ich auf vorbereitete Distanzklötze. Vorher wurden sämtliche Leitungen verlegt. Jetzt konnten alle Platten und Gleisteile mit Pappstreifen, Stützmauern mit Prägepappen beklebt und Tunnelportale aufgestellt werden. Mit Holzkaltleim getränkte Zeitungspapierstückchen klebte ich auf die Unterkonstruktion. Die Geländedecke entstand somit relativ schnell. Bei der weiteren Geländegestaltung wurden Grasmatten, gesiebter Sand, Schotter und Moose verwendet. Der Vorteil dieser Arbeitsweise: Die Platte brauchte nur bei der Montage der schon vorbereiteten Platten herausgeklappt zu werden. Alle Hochbauten auf den einzelnen Platten entstanden aus Mamos-Bausätzen, die neu zusammengesetzt und farblich nachbehandelt wurden – eine Arbeit, die sich gelohnt hat. So wurde aus dem Dorfgasthaus ein kleiner Bauernhof mit der Bahnhofsgaststätte „Drei Linden“ gebaut.
Mit nur wenigen Gebäuden entstand ein Umsteigebahnhof von der Regel- zur Schmalspurbahn. Viel Zeit wurde zur bisherigen Anlagengestaltung benötigt, und vieles ist noch nicht fertiggestellt. Sehr aufwendig waren ferner die Gleisverlegung im Bahnhof Clausthal, denn hier sollten auf Regel- und Schmalspuranlagen interessante Zug- und Rangierfahrten möglich werden. Beispielsweise entstanden in mühevoller Kleinarbeit auf einzelnen Sperrholzbrettern die Weichen und Weichenstraßen aus Pilz- und technomodell-Schwellenband mit Schienenprofil (2,5 mm). Ein großer Teil der Weichen erhielt Unterflurantriebe. Weichenlaternen und sächsische Weichenstellböcke verfeinern das Gesamtbild. Schotter, gesiebter Sand und Grasfasern bilden den Gleisunterbau. Alle Weichen werden von einem Schaltpult bedient. Die Tips für den Landschaftsbau wurden dem Band 5 der Modellbahnbücherei (transpress-Verlag) entnommen. Beschriftete Kilometersteine, Hemmschuhe, Schlußscheiben, Häuschen, eine Werkzeugkiste, Schilder und viele Kleinigkeiten neben Kraftfahrzeugen, Figuren, Tieren sowie Fuhrwerken beleben die Anlage erst richtig. Die verschiedenen Regel- und Schmalspurfahrzeuge sind ausschließlich frisierte Industrieprodukte, die entsprechenden Vorbildern angepaßt worden sind. Auf der Hauptstrecke verkehren nur Tenderlokomotiven. Ein Triebwagen übernimmt teilweise den Reiseverkehr. Regelspurgüterwagen werden über eine Umsetzanlage auf die Rollböcke geschoben.



1 Die Lok 99694 am Lokschuppen.

2 Das Empfangsgebäude erhält einen neuen Anstrich

3 Dieser Schmalspurgüterwagen wird neben dem regelspurigen Kohlewagen bereitgestellt.

4 Die Lok 99 4712 am Lokschuppen

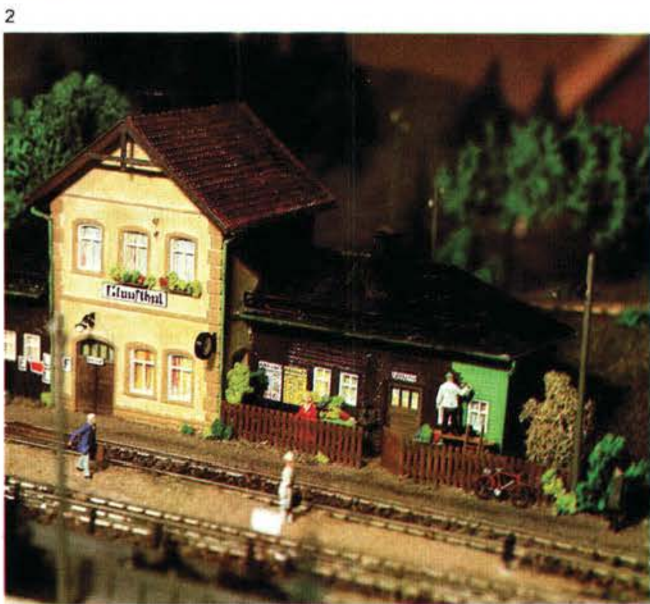
5 Haltepunkt Drei Linden, die Hintergrundkulisse ist noch nicht angebracht.

Fotos: Verfasser; Zeichnung: G. Fromm

1



2



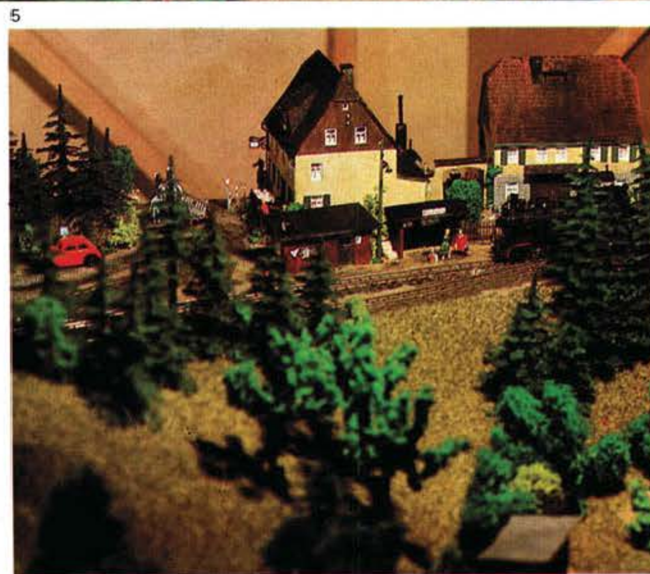
3



4



5



Nur 2 m × 1 m groß ist die kombinierte H0/$H0_e$-Anlage unseres Lesers Klaus Drobeck aus Berlin.
Auf den letzten beiden Seiten dieses Heftes erfahren Sie darüber mehr.
Foto: K. Drobeck, Berlin

